ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEĞİ YAYIN ORGANI

UND'NİN SESİ

www.und.org.tr

MAYIS 2022 SAYI: 475

KUZEY KANADI İŞLEMİYOR

TİCARET ORTA KORİDOR'DAN GEÇECEK



RUSYA RO-RO HATTI TIR KUYRUKLARINA ÇARE OLABİLİR!

LOJİSTİKTE TEKERLEKLER DİJİTAL DÖNÜYOR

YAKIT TASARRUFU İÇİN NELER YAPILABİLİR?


155
YIL
155years.dfds.com
1866'dan beri çevremizle süregelen bir diyalog içinde ve hareket halindeyiz. DFDS'in hikâyesi, daimî bir hareketlilik ve adaptasyon hikâyesi. Adapte olabilme yeteneğimiz bugün her zamankinden çok daha hayati.
DÖ
NÜ
ŞÜM
DFDS

EUROWAG

Polonya otobanı artık mevcut!

Sadece bir otoban cihazı ile 11 ülkede kolay otoyol ödemeleri.
Teklifinizi bugün isteyin.



eurowag.com



Seyahatiniz boyunca sağlığınız güvence altında...

Arkas Sigorta aracılığı ile, şoförlerinize ve tüm çalışanlarınıza yaptıracağınız **Seyahat Sağlık Sigortası'nın** mevcut teminatların dışında ek olarak **COVİD-19'u** da kapsayacağını biliyor musunuz?

Detaylı bilgi için:

- Murat Çetin (İstanbul-Trabzon-Samsun/0533 626 09 59)
- Necmettin Özkardeş (Mersin-Hatay-Konya-Kayseri/0532 706 34 36)
- Mesut Adem Kayabaş (Gaziantep/0535 107 97 92)

ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEĞİ

ARKAS SİGORTA ARACILIK HİZMETLERİ A.Ş.

İşbirliğiyle

içindekiler











KAPAK

26 TİCARET ORTA KORİDOR'DAN GEÇECEK

42 LOJİSTİKTE TEKERLEKLER DİJİTAL DÖNÜYOR

UND'DEN

12 GAZİANTEP ÇALIŞMA GRUBU TOPLANTISI GERÇEKLEŞTİRİLDİ

14 UND, DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI'NA SCHENGEN VİZE SÜREÇLERİNDE YAŞANAN SORUNLARI ANLATTI

16 UND, BULGARİSTAN İSTANBUL BAŞKONSOLOSLUĞU'NU ZİYARET ETTİ

LOJİSTİK

22 RUSYA RO-RO SEFERLERİ İLE KARA SINIR KAPILARINDAKİ BEKLEMELERİN ÖNÜNE GEÇİLEBİLİR!

24 "İHRACATLA KALKINMA HEDEFİ İÇİN EN STRATEJİK SEKTÖR LOJİSTİK"

41 AVRUPA'DA KARAYOLU TAŞIMACILIĞININ ORANI ARTIYOR

46 TAŞIMACILIKTA YAKIT TASARRUFU İÇİN NELER YAPILABİLİR?

50 KAZAKİSTAN İLE ULUSLARARASI KOMBİNE YÜK TAŞIMACILIĞI ANLAŞMASI İMZALANDI

künye

UND Danışmanlık ve Tanıtım Hizmetleri A.Ş Adına Sahibi
Ömer Çetin Nuhoğlu

Genel Yayın Yönetmeni
Alper Özel

Sorumlu ve Yazı İşleri Müdürü
Hatice Hacısalihoğlu

Yayın Kurulu
Murat Baykara

Yazı Kurulu
Elif Sevim,
Evren Bingöl,
Muammer Ünlü,
Alpdoğan Kahraman,
Kadir Çirkin

Haber Merkezi
Berkalp Kaya,
Ayşegül Ketenci,
Muhammet Külal Hologlu,
Meliha Nihan Çakır,
Semih Durmaz, İhsan Ölmez

Mali İşler Müdürü
İbrahim Halil Divitçi

Reklamlar için;
0212 359 26 00 / 208

Yayına Hazırlık
LOCA MEDYA
ORG. VE REK. HİZ. LTD. ŞTİ

Genel Yönetmen
Mutlu Doğan
Editör
Hasan Karakurt

Grafik Tasarım
Erhan Aydın

İletişim
0212 579 92 35
ctp baskı ve cilt
Milsan Basın
İnönü mah. Muammer
Aksoy Cad. Tır Garajı Yolu,
Küçükçekmece / İSTANBUL
Tel: (0212) 471 71 50

LOCAMEDYA
www.locamedya.net

Adres: Kartaltepe Mah.
1.Malazgirt Cad. No: 10/1
Fortis İstanbul B Blok D:236
Küçükçekmece - İSTANBUL
Tel: 0533 544 30 33
mutlu@transmedya.com
Yerel ve Süreli Yayın

Avrupa'yı birleştiriyoruz!

Avrupa için tek geçiş kutusu, tek fatura.

Avrupa yollarındaki tek, güvenilir ve en yetkin EETS ortağınız DKV ile sınırlardan sorun yaşamadan geçin.

Şimdi 11 ülkede geçerli:
Almanya, Belçika, Fransa, Avusturya, İspanya, Portekiz, Bulgaristan, İtalya, Macaristan, Polonya ve İsviçre.

Yanı sıra Warnow Geçidi, Herren Tüneli ve Liefkenshoek Tüneli.

Çok yakında yeni ülkelerde.

Hemen sipariş verin:
www.dkv-euroservice.com/tr/



YOU DRIVE, WE CARE.

BAŞYAZI



ÖMER ÇETİN NUHOĞLU
UND YÖNETİM KURULU BAŞKANI

Değerli Dostlarım,

Çin, AB ve ABD'nin ulaştırma altyapı yatırımları için ayırdıkları devasa bütçeler lojistik sektörünün ülke stratejilerinin merkezinde olduğunu gösteriyor. Pandemi geçti derken patlak veren Rusya-Ukrayna savaşı tedarik zincirinde tekrar kırılmalara yol açtı. Tedarik zincirinde yaşanan kırılmaların ortaya çıkardığı zararı gören ülkeler artık risk almak istemiyor. Bu nedenle güvenli ve verimli ulaştırma koridorları çok daha önemli hale geliyor. Bu noktada ülkemizin önünde önemli bir fırsat var. Bu tarihi fırsat Orta Koridor'un Doğu-Batı ticaretinde etkinliğinin artmasıyla ortaya çıktı.

Rusya'nın içinde yer aldığı Kuzey Koridorunun savaş nedeniyle riskli olması, İran'ın içinde yer aldığı Güney Koridorunun ise verimsizliği Orta Koridora olan ilgiyi artırdı. Savaşın sürüyor olması ve Rusya'ya uygulanan ambargoların savaştan sonra da devam edeceğini düşünürsek 10 yıl boyunca ticaret Orta Koridordan akacak desek yanılmayız. Türkiye'den başlayarak Gürcistan'dan Azerbaycan'a, buradan da Hazar Denizi'ni aşarak Türkmenistan ve Kazakistan'ı takiben diğer Orta Asya Cumhuriyetleri, Afganistan, Pakistan ve Çin Halk Cumhuriyeti'ne ulaşan Orta Koridorda Türkiye'nin transit konumunu güçlendirecek adımlara da ihtiyaç olduğu açık. Çin'in Orta Koridor içinde farklı alternatifleri kullanmak istediğini biliyoruz. Ülkemizde ulaştırma altyapılarını devasa yatırımlar yapıldı. Bu yatırımlar Orta Koridor için önemli bir altyapı oluşturuyor. Bunların başında; 3. Köprü ve 3. Havalimanı, Marmaray, Kuzey Marmara Otoyolu, Osmangazi Köprüsü ve bitme aşamasına gelen Çanakkale Köprüsü geliyor.

Orta Koridor için Bakü-Tiflis-Kars demiryolu hattında geçen yük miktarı sürekli artıyor. 2022 nisan sonuna kadar 1 milyon 70 bin tona yakın yük taşındı. Hatta yılda 1500 blok tren işletilmesi ve Çin ile Türkiye arasında 12 günlük seyir süresini 10 güne indirmek gibi hedefler var.

Orta Koridor için ortaya çıkan bir diğer hat da Zengezur Koridoru olacak. Bu koridor sayesinde Türkiye ve Azerbaycan arasındaki doğrudan kara ve demir yolu taşımaları yapılabilecek. Tüm Türk dünyasını birleştirecek Zengezur Koridoru, Avrupa-Asya ticareti için önemli bir alternatif olacak.

Bunların yanında ülkemizde 2053 Ulaştırma ve Ana Lojistik Planı'na göre 2053 yılına kadar; demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu ve haberleşme için 198 milyar dolar yatırım yapılacak. 2053'e geldiğimizde bölünmüş yol ağı 38 bin kilometreye, oto yol ağı ise 8 bin 325 kilometreye yükselecek. Limanlardan taşınana yük miktarı 2053 yılı için yaklaşık 421 milyon ton olması planlanıyor. 217 olan liman tesisi sayısı 2053 yılında 255'e çıkartılacak.

Bu yatırımlar ve hedefler; ülkemizin lojistik merkez hedefi ve Orta Koridorun etkinliğinin artması için çok değerli. Ancak bu yatırımların etkin olarak kullanılabilmesi için, herhangi bir engelin bulunmaması gerekiyor. Ülkemizin karşılaştığı; kotalar, vize sorunları, geçiş belgeleri gibi konular birer engel olarak duruyor. Geçiş belgesi konularında önemli gelişmeler yaşandı. Vizeler konusunda da adımlar atarak, kapılardaki uzun bekleme sürelerini ortadan kaldırabilirsek Türkiye'nin transit özelliği net olarak ortaya çıkacak ve Orta Koridor çok daha fazla kullanılmaya başlayacaktır.

Saygı ve Sevgilerimle...

"Bu yatırımlar ve hedefler; ülkemizin lojistik merkez hedefi ve Orta Koridorun etkinliğinin artması için çok değerli. Ancak bu yatırımların etkin olarak kullanılabilmesi için, herhangi bir engelin bulunmaması gerekiyor.

International Diesel Service

Neden piyasadaki en güvenli yakıt kartından daha azıyla yetinesiniz?

- Avrupa genelinde seyahat eden tırlarınız için güvenli ve hızlı şekilde yakıt alabilirsiniz
- RFID çip ve PIN koduna sahip temassız kartlarla %100 güvenli transferler yapabilirsiniz
- Tüm kartları(nızı) 7 gün 24 saat çevirim içi ve gerçek zamanlı kontrol edebilirsiniz
- 27 Avrupa ülkesinde, 750'den fazla istasyondan en avantajlı fiyatlarla yakıt temin edebilirsiniz



IDS, Avrupa'nın önde gelen yakıt kartı tedarikçilerinden biridir ve Kuveyt Petrol Şirketi'nin bir parçasıdır. İds.q8.com adresinden daha fazla bilgi alabilirsiniz.

Orcun Tufan, tuorcun@q8.com, +90537 058 0110
Irmak Sever, irsever@q8.com, +90530 8342768

Q8

EDİTÖR'DEN



ALPER ÖZEL
UND İCRA KURULU BAŞKANI

Merhaba,

Lojistik sektörü firmalarımız birçok ülkede farklı problemlere karşılaşıyor. Bu sorunların bertaraf edilmesi veya en aza indirilmesi için farklı girişimlere ihtiyaç var. UND olarak sektör temsilcilerimizin yaşadıkları sıkıntıları çözmek için yurtiçinde ve dışında çalışmalarımız sürüyor.

Son dönemde Dışişleri Bakanlığı özelinde çalışmalarımızı ve görüşmelerimizi yoğunlaştırdık. Yaptığımız ziyaretlerde ve özel görüşmelerde üye firmalarımızın farklı ülkelerde yaşadığı sıkıntıları anlattık ve çözüm için neler yapılabileceğini görüştük.

Polonya, Çekya, Macaristan ve Avusturya'da yaşadığımız sorunları Dışişleri Bakanlığı Orta ve Kuzey Avrupa Genel Müdürü Büyükelçi Hayriye Kumaşçıoğlu'na ilettik ve destek talep ettik.
Macaristan transit geçiş kota sorununun sona ermesiyle Çekya ve Polonya güzergâhı üzeri taşımaların artması nedeniyle bu ülkelerden taşımacılarımızın sorunsuz geçmesi hayati bir önemi sahip. Üyelerimizden bu doğrultuda gelen talepleri Sayın Kumaşçıoğlu'na aktardık. Ayrıca Macaristan BiReg sisteminde ve Maribor-Wells hattında yaşanan sorunların detaylarını paylaştık.

Sırbistan, Romanya, Bulgaristan ve Slovenya'da yaşanan sorunlar için Dışişleri Bakanlığı Balkanlar ve Orta Avrupa Genel Müdürü Tayyar Kağan Altay ile bir görüşme yaptık. UND, İtalya Ankara Büyükelçisi Giorgio Marrapodi'yi ziyaret ederek Türkiye ile İtalya arasında artan ticaret hacmine dikkat çektik ve ikili geçiş belgesi kotasının artması gerektiğini anlattık. Dışişleri Bakanlığı Güney ve Batı Avrupa Genel Müdürü Büyükelçi Şebnem İncesu'ya da aynı durum hakkında bilgiler verdik. İncesu, İtalya'da taşımaların sorunsuz gerçekleşmesi için ülkemiz taleplerinin İtalyan makamları ile yapılan görüşmelerde paylaşıldığını belirtti.

Sektörün en büyük sıkıntılarından biri olan Schengen vize süreçlerinde yaşanan sorunları da Dışişleri Bakanlığı Konsolosluk İşleri Genel Müdür Yardımcılığı Daire Başkanı Türker Oba, Vize Daire Başkanı Sayın Işık Eratay ile görüştük. Polonya, Fransa, Romanya vize temin süreçlerinin çok uzun sürdüğünü aktararak özellikle alt nakliyecilerin iş ortaklığı belgesi temininde karşılaştığı güçlükleri anlattık.

Lojistik sektörünün bugünü kadar yarınını ilgilendiren dijital dönüşüm konusunda yaptığımız çalışmalar hız kazanmış durumda. UND Dijitalleşme Çalışma Grubu çok önemli çalışmalar gerçekleştiriliyor ve yapılan toplantılarda sektörün yol haritasını oluşturacak önemli çıktılar oluşuyor. Bu dönüşüm için gerekli bilgiye rahatça ulaşılması, örneklerin görülmesi ve tecrübe edilmesi için oluşturduğumuz "Dijital Çözüm Platformu" üzerinden üyelerimiz her türlü bilgiye ulaşabiliyorlar. (https://www.und.org.tr/medya-detay/duyurular/und-dijital-cozum-platformu)
Bu dönüşüm maliyetli ancak hem yurtiçinde hem yurtdışında rekabet edebilmek için bu dönüşümün gerçekleştirilmesi gerekiyor. Birçok üretici firma da lojistik tedarikçilerinden bu yönde adım atmasını ve sistemlerini buna göre uyarlamasını istemeye başladı bile. Bu sayımızda bir firmanın dijital dönüşüm yolculuğunda hangi süreçlerden geçtiği konusunda yapılmış haberimizi okuyacaksınız.

Bu sayımızda yer alan önemli bir haber de taşımacılıkta yakıt tasarrufunun nasıl sağlanabileceği konusu hakkında. Taşımacılıkta en büyük gider kalemini oluşturan akaryakıt giderlerinin düşürülmesi için neler yapılabileceğine dair önemli bilgileri okuyacaksınız. Araç seçiminden sürücü eğitimine, periyodik bakımdan doğru yüklemeye kadar önemli ipuçları var.

Saygılarımla...

"Son dönemde Dışişleri Bakanlığı özelinde çalışmalarımızı ve görüşmelerimizi yoğunlaştırdık. Yaptığımız ziyaretlerde ve özel görüşmelerde üye firmalarımızın farklı ülkelerde yaşadığı sıkıntıları anlattık ve çözüm için neler yapılabileceğini görüştük."



UND'DEN İTALYA, İSPANYA, PORTEKİZ TAŞIMALARI İÇİN DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI'NA ZİYARET

UND, 27 Nisan'da Dışişleri Bakanlığı Güney ve Batı Avrupa Genel Müdürü Büyükelçi Şebnem İncesu'yu ziyaret ederek İtalya, İspanya ve Portekiz taşımalarındaki durumu görüştü. Yapılan görüşmede ihracat artışına bağlı olarak neler yapılabileceği konuları üzerinde duruldu. Görüşmeye Büyükelçi Şebnem İncesu, UND İcra Kurulu Başkanı Alper Özel, İcra Kurulu Başkan Yardımcıları Elif Savrum ve Kadir Çirkin, UND Avrupa Ülkeler Uzmanı Muhammet Külal Hologlu katıldı.

Dışişleri Bakanlığı tarafından uluslararası taşımacılık faaliyeti konularının yakından takip edildiği dile getirildi ve hükümetler arası görüşmelerde konuların görüşülmesi için toplantı gündemlerinde yer alınmasının sağlandığı bilgisi verildi.
Ülkemiz ile İtalya arasında artan ticaret hacmine istinaden geçiş kotalarının güncellenmesi amacıyla gerekli girişimlerin gerçekleştirildiğini ve takibinin yapıldığını söyleyen Büyükelçi Şebnem İncesu, bu nedenle İtalya'da taşımaların sorunsuz gerçekleşmesi için ülkemiz taleplerinin İtalyan makamları ile yapılan görüşmelerde paylaşıldığını belirtti.
İspanya hususunda ise İzmir'den Taragona'ya başlayan Ro-Ro hattının iki ülke arasındaki taşımacılık operasyonlarına önemli bir katkı sağladığı ve İspanya'nın hem ikili ve hem transit konumunun bu doğrultuda öneminin arttığı ifade edildi.

UND'DEN DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI'NA; SIRBİSTAN, ROMANYA, BULGARİSTAN VE SLOVENYA'DA YAŞANAN SORUNLAR İÇİN ZİYARET

Dışişleri Bakanlığı Balkanlar ve Orta Avrupa Genel Müdürü Tayyar Kağan Altay'ı makamında ziyaret eden UND heyeti, taşımacılıkta yaşanan sorunlar için çözüm aradı.
27 Nisan'da yapılan toplantıda Romanya ve Sırbistan transit taşımaların serbestleştirilmesinden yaşanılan memnuniyet dile getirildi ve Bulgaristan transit ve ikili geçiş belge kotasındaki artışın sektörde yarattığı olumlu etkiler paylaşıldı.
Diğer taraftan, ülkemizin batıya açılan sınır kapılarının devamında olan Bulgaristan Kapitan Andreevo ve Lesovo sınır kapılarındaki geçiş süreçleri değerlendirildi. İki ülke arasındaki geçiş süreçlerindeki iş birlikleri konuşuldu.



YENİ RENAULT TRUCKS
T HIGH, T, C & K

DAHA FAZLA KONFOR, DAHA FAZLA GÜVENLİK, DAHA FAZLA TASARRUF



YENİ RENAULT TRUCKS T HIGH, T, C & K

Piyasanın en iyi direksiyon kolonlarından biri, Euro VI Step E motor, yeni süper konforlu yatak, Piyasanın en iyi direksiyon kolonlarından biri, Euro VI Step E motor, yeni süper konforlu yatak, % 60'a varan uzatılmış bakım aralıkları ve daha fazlası...

renault-trucks.com.tr

RENAULT TRUCKS

GAZİANTEP ÇALIŞMA GRUBU TOPLANTISI GERÇEKLEŞTİRİLDİ

Gaziantep Çalışma Grubu Toplantısı; Kapıkule sınır kapısındaki yaşanan yoğunluklar ve beklemeler, Avusturya geçiş belgelerinin yetersizliği, BiReg sisteminde yaşanan sorunlar, Türkmenistan sınır kapılarının açılması konularını görüşmek üzere toplandı. Toplantıya, Yönetim Kurulu Başlan Yardımcısı Memik Hilmi Taner (Şahin Nak), Yönetim Kurulu Yedek Üyesi Cevdet Demir (Demir Nak), Yönetim Kurulu Üyesi İsmail Çirkin(Sembol Loj), Yüksek Haysiyet Divanı Üyesi Zeki Özkan (Elpar Nak), Yüksek İstişare Kurulu Üyesi Yusuf Erol (Eko Erol Nak), Çalışma Grubu Başkanı Kemal Toplar (Hacı Köprü Nak), Esat Aba (Aba Trans), İdris Gökhan Aydıngüler



(Van Birlik Nak.), Gulabettin Dalkan (Gözde Trans27), Oğuz Taner (TNR Loj.), ve UND Gaziantep Temsilcisi Erdinç Aykılıç katıldı.



UND, İTALYA ANKARA BÜYÜKELÇİSİ İLE İKİLİ GEÇİŞ BELGESİ KOTALARINI GÖRÜŞTÜ

UND, İtalya Ankara Büyükelçisi Giorgio Marrapodi ile özel bir görüşme gerçekleştirdi. 23 Mayıs'ta gerçekleştirilen toplantıda Türkiye ile İtalya arasında artan ticaret hacmi ve buna bağlı olarak ihtiyaç duyulan ikili geçiş belgesi kotası görüşüldü.

Diğer taraftan, Türkiye ile İtalya arasında uzun zamandır KUKK toplantısının yapılmadığı ve en kısa sürede bir KUKK toplantısının gerçekleştirilmesinin büyük önem arz ettiği Büyükelçi Marrapodi'ye iletildi.

Toplantıya İcra Kurulu Başkanı Alper Özel, İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Kadir Çirkin, Avrupa Ülkeleri Uzmanı Muhammet Külal Hologlu ve İtalya Ankara Büyükelçiliği Ekonomi ve Ticaret Ofis Müdürü Gianluca Guerriero katıldı.

TRAILER INNOVATION 2017 WINNER CATEGORY SAFETY

TRAILER INNOVATION 2019 WINNER CATEGORY CHASSIS

TRAILER INNOVATION 2021 WINNER CATEGORY COMPONENTS

HER SEFERDE
DAHA FAZLA KAZANÇ İÇİN

4.850 kg'lık boş ağırlığı ile sektörün en hafif akaryakıt tankeri olan Kässbohrer akaryakıt tankeri, K.STB, güvenlik alanında Avrupa İnovasyon ödülüne sahip Tırsan'ın Ar-Ge ekibi tarafından tasarlandı ve Kässbohrer Kaynak Akademisi'nin TÜV ve DEKRA onaylı kaynakçıları tarafından üretildi.

Her seferde daha fazla kazanç için Kässbohrer akaryakıt tankeri ile daha fazla yükleyin, güvenle taşıyın.



Tüm ürünlerimiz 2 yıl Tırsan garantisi altındadır.

www.tirsan.com.tr

Bir TIRSAN şirketidir

Kässbohrer



UND; POLONYA, ÇEKYA, MACARİSTAN, AVUSTURYA TAŞIMACILIK KONULARINI DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI GÜNDEMİNE TAŞIDI

UND heyeti, 27 Nisan'da Dışişleri Bakanlığı Orta ve Kuzey Avrupa Genel Müdürü Büyükelçi Hayriye Kumaşçıoğlu'nu makamında ziyaret etti.
Gerçekleştirilen görüşmelerde Macaristan transit geçiş kota sorununun sona ermesi nedeniyle Çekya ve Polonya güzergâhı üzeri taşıma operasyonlarının arttığı ifade edildi. Bu doğrultuda taşımların sorunsuz gerçekleştirilmesini teminen Polonya ve Çekya ile gerçekleştirilen hükümetler arası görüşmelerde ülkemiz uluslararası taşımacılık faaliyeti gerçekleştiren firmaların taleplerinin heyetler ile paylaşıldığı bilgisi verildi.
Macaristan hususunda ise BiReg sisteminde yaşanılan sorunların hükümetler arası görüşmelerde en üst seviyede gündeme getirildiğini ve BiReg sisteminden ülkemiz taşımalarının muaf olması dahil birçok talebin Macar makamlarına iletilerek sürecin takip edildiği aktarıldı. Son olarak Maribor-Wells hattında yaşanan sorunlar Büyükelçi Kumaşçıoğlu ile paylaşıldı ve çözüm önerileri hususunda görüş alış verişi yapıldı. Görüşmeye Büyükelçi Hayriye Kumaşçıoğlu, Elçi Sayın Özgür Kıvanç Altan, UND İcra Kurulu Başkanı Alper Özel, İcra Kurulu Başkan Yardımcıları Elif Savrum ve Kadir Çirkin, UND Avrupa Ülkeler Uzmanı Muhammet Külal Hologlu katıldı.

UND, DIŞİŞLERİ BAKANLIĞI'NA SCHENGEN VİZE SÜREÇLERİNDE YAŞANAN SORUNLARI ANLATTI

Dışişleri Bakanlığı Konsolosluk İşleri Genel Müdür Yardımcılığı Daire Başkanı Türker Oba'yı ziyaret eden UND heyeti Vize Daire Başkanı Işık Eratay ile de özel bir görüşme gerçekleştirdi.
Toplantıda; Polonya, Fransa, Romanya vize temin süreçlerinin uzunluğu, özellikle alt nakliyecilerin iş ortaklığı belgesi temininde karşılaştığı güçlükler başta olmak üzere Schengen vize süreçlerinde yaşanan sorunlar görüşüldü.





Sağlam yapısıyla iş yükünüzü çeker.

Bir çekiciden önce güç ve sağlamlık beklenir. **Actros L** ailesinde bir üstü var. Konfor, teknoloji ve güvenlik. İş yükünüzü rahat bir şekilde çekmek istiyorsanız sizi en yakın bayimize bekliyoruz.

#YeniliğinÖncüsü

mercedesbenzkamyon
MercedesKamyon
www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
444 628 4
444 MBT 4

Mercedes-Benz
Trucks you can trust.



UND, BULGARİSTAN İSTANBUL BAŞKONSOLOSLUĞU'NU ZİYARET ETTİ

UND Heyeti, 26 Mayıs'ta Bulgaristan İstanbul Başkonsolosluğu ile sürücülerin vize problemleri konusunda temaslarda bulundu. Gerçekleştirilen toplantıda UND Heyeti tarafından sektörde yaşanan sorunlar ve tespitler detaylı olarak paylaşıldı ve çözüm önerileri görüşüldü.
Toplantıya, Bulgaristan İstanbul Konsolosu Angel Tashkov, Vize Konsolosu Dimitar Kamenov, UND İcra Kurulu Başkan Yardımcıları Elif Savrum ve Kadir Çirkin, UND Avrupa Ülkeler Uzmanı Muhammet Külal Hologlu ve ASC Vize Hizmetleri yetkilisi Cengiz Altınel katıldı.

UND'DEN DIŞİŞLERİ BAKAN YARDIMCISI YAVUZ SELİM KIRAN'A ZİYARET

UND Genel Koordinatörü Nejla Albayrak, Dışişleri Bakan Yardımcısı Yavuz Selim Kıran'ı ziyaret etti. Yapılan ziyarette; Orta Asya, Rusya, Ukrayna Azerbaycan'da yaşanan sorunlar, AB Sürücü Vize Muhafiyeti ve AB Karayolu Taşıma Anlaşması üzerinde konuşulurken, taşımacılık sektörünün genel durum değerlendirmesi yapıldı.



Bulgaristan ve Avrupa'daki 10 ülkede Otoyol Geçişleri
Tek Cihazla, Daha Uygun Maliyetlerle
Şimdi Türkiye'de



Otomatik ücretlendirme

Sipariş

Güzergah haritası

Satın al

Elektronik Vinyet

Satın al

www.tollpass.bg/**tr**



Çözüm ortağı

TollPass



BAKAN KARAİSMAİLOĞLU: UBAK KOTA SİSTEMİ GELİŞTİRİLMELİ

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU, UBAK KOTA SİSTEMİNİN GELİŞTİRİLEREK KARAYOLU TAŞIMACILIK SİSTEMİNİN DAHA KALİTELİ VE SERBEST BİR YAPIYA KAVUŞTURULMASI GEREKTİĞİNİ SÖYLEDİ. KARAİSMAİLOĞLU, "SİSTEMDE HALİHAZIRDA REZERV VE KISITLAMALAR BULUNMASI SİSTEMİN İLERLEYİŞİNDE BÜYÜK BİR ENGEL OLUŞTURUYOR" DEDİ.

Almanya'da gerçekleştirilen Uluslararası Ulaşım Forumu'na katılan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu UBAK sistemi ile ilgili önemli açıklamalar yaptı. Bakan Karaismailoğlu, UBAK Kota Sisteminin geliştirilerek karayolu taşımacılık sisteminin daha kaliteli ve serbest bir yapıya kavuşturulmasının önemine dikkati çekti ve Türkiye'nin sistemin gelişimine yönelik her türlü katkıyı sağlamaya hazır olduğunu kaydetti.

Zorlu bir salgın sürecinin geride bırakılmak üzere olunduğunu aktaran Karaismailoğlu, bu süreçte getirilen kısıtlamaların birçok sektörde sıkıntılara sebebiyet verdiğini ve tedarik zincirinin aksamamasının ne kadar önemli olduğunu bir kere daha gösterdiğini söyledi.

Karaismailoğlu, "Biz, artık salgından çıkarttığımız derslerle, sistemin kırılgan noktalarının bilincinde olarak, kovid sonrası dönemi planlamalı ve sistemi beklenmedik şoklara karşı daha dayanıklı hale getirmek için çaba sarf etmeliyiz. Yıllardır kararlı iş birliğimizle, serbestleştirme alanında sağladığımız kazanımlarımız salgınla beraber sekteye uğradı. Ancak, zorlu salgın döneminde, ITF çatısı altındaki iş birliğimiz daha da önem kazandı ve özellikle UBAK izin belgeleri, taşımacılara getirdiği kolaylıklarla daha çok tercih edilir hale geldi. Üye ülke taşımacıları için büyük kolaylık sağlayan ve doğrudan ülkeler arasındaki ticaretin gelişmesine katkı sağlayan UBAK kota sisteminin geliştirilerek karayolu taşımacılık sisteminin daha kaliteli ve serbest bir yapıya kavuşturulmasının çok önemli olduğunu düşünüyorum. Ayrıca, Kalite Şartını kabul etmemiz ve Kalite Şartına büyük ölçüde uyumluluk sağlanmış olmasına rağmen, sistemde halihazırda rezerv ve kısıtlamalar bulunmasının sistemin ilerleyişinde büyük bir engel oluşturduğunun altını çizmek istiyorum" ifadelerini kullandı.

Bu kapsamda, UBAK Kota Sisteminin gelişimini sağlayabilmek için Bakanlar olarak Karayolu Çalışma Grubu'na yön verilmesinin çok önemli olduğuna vurgu yapan Ulaştırma Bakanı Karaismailoğlu, Türkiye'nin sistemin gelişimine yönelik her türlü katkıyı sağlamaya hazır olduğunu kaydetti.

Doğru ve Güvenilir Vize Hizmetleri



7/24 Yanınızda...

ASC Vize Hizmetleri,
20 yıllık sektör tecrübesi olan uzman kadrosuyla
sizlere doğru ve güvenilir vize hizmeti sunmaktadır.

ascvize.com

info@ascvize.com

İstanbul
Büyükdere Cad.
Bentek İş Merkezi No:47/50 K:4
Şişli / İstanbul
(0537) 242 91 32

ASC Vize Hizmetleri
Çözüm Ortağı

Ankara
Remzi Oğuz Arık Mah.
Paris Cad. No: 76/5 06680
Çankaya / Ankara
0(539) 525 23 24



ZENGEZUR KORİDORU ÇALIŞTAYI IĞDIR'DA GERÇEKLEŞTİRİLDİ

SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANLIĞI KALKINMA AJANSLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ VE SERHAT KALKINMA AJANSI (SERKA)'NIN İŞBİRLİĞİYLE "ZENGEZUR KORİDORU'NUN BÖLGESEL KALKINMA VE EKONOMİK BÜYÜMEDE STRATEJİK ÖNEMİ ÇALIŞTAYI" IĞDIR'DA YAPILDI.

Çalıştaya SERKA Yönetim Kurulu Üyesi Iğdır Valisi H. Engin Sarıibrahim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürü Barış Yeniçeri, Rektör Prof. Dr.Mehmet Hakkı Alma, Nahçıvan Devlet Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Elbrus İsayev, SERKA Genel Sekreteri Nurullah Karaca ile Türkiye'den ve Azerbaycan'dan kamu kurum ve kuruluşların temsilcileri ve akademisyenler katılırken UND'yi temsilen UND Başkan Yardımcısı Fatih Şener katılım gösterdi.

Çalıştayda açıklama yapan UND Başkan Yardımcısı Fatih Şener, "Türkiye ihracatla kalkınan bir ülke, çıkış kapıları ve güzergâhları bu yüzden çok önemli, ancak bu koridorları açınca herşey kendiliğinden olacak diye beklememeliyiz. Bu koridorun işlemesi mevzuatların kolaylaştırılması, masrafların azaltılmasına bağlı. Nahçıvan'da birtakım harçlar ücretler ödüyoruz devamında İran'a gidiyorsak İran'da ödüyoruz. Gürcistan'ı aradan çıkararak Türkiye'nin Nahçıvan üzerinden doğrudan Azerbaycan'a bağlanması bizim için büyük sevinç ancak Nahcıvan'da ayrı muamele, Ermenistan'da ayrı bir muameleyle mi karşılaşacağız? Bu bizim için kritik bir durumdur. Bu alt yapıyı düşünenlerin bunun üst yapısını da iyileştirmeleri gerekiyor. Orta Asya'ya ulaşmak için şuanda Sarp sınır kapısında 10 kilometre yakın kuyruk var. Bu trafiğin büyük bölümü bu güzergâha dönecektir" dedi.

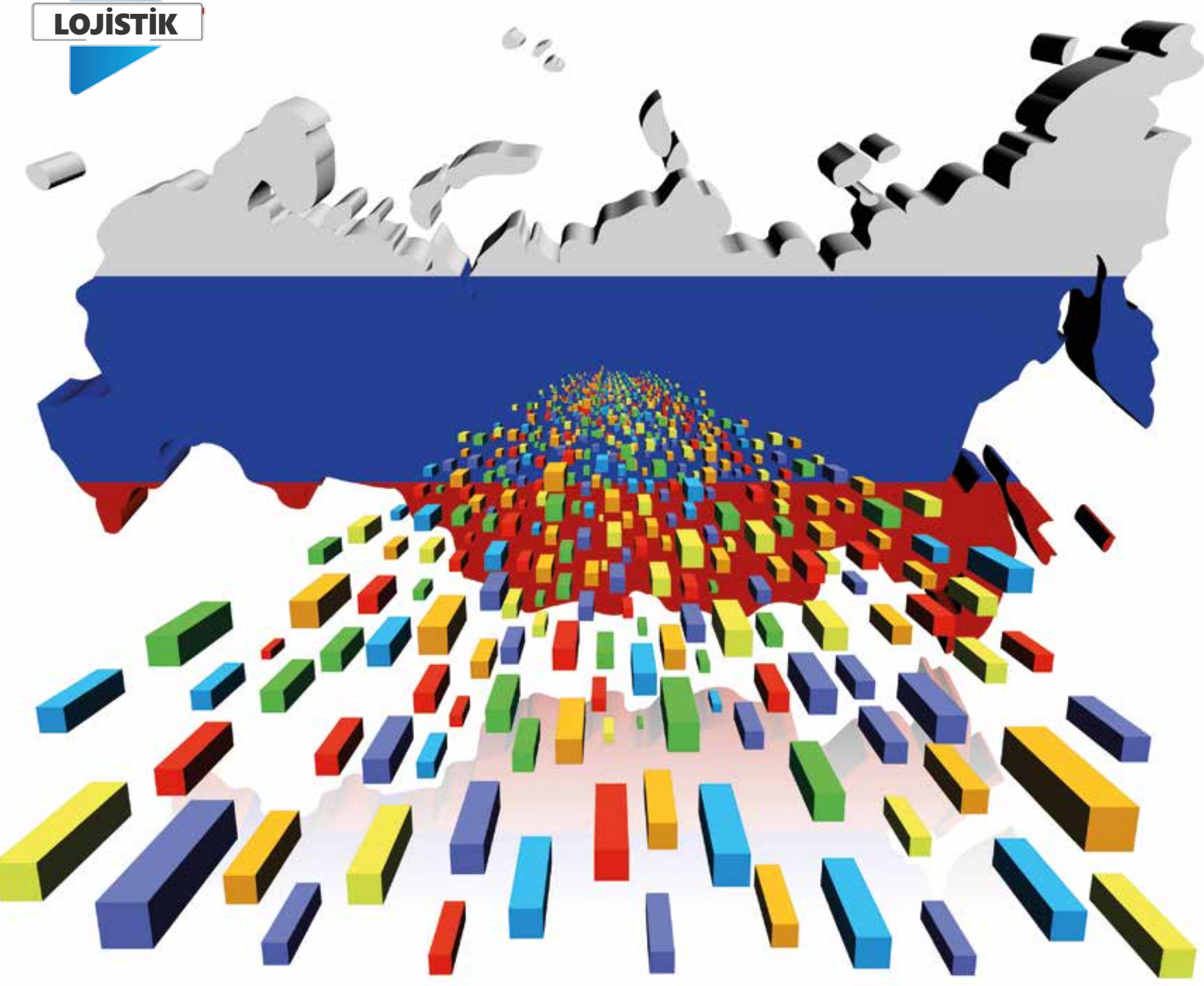
Koridorun transit öneminden bahseden Şener "Zengezur Koridoru ile Azarbeycan ile komşu olacağız. Lojistik hızlı ve kolay olanı tercih ediyor. Şuanda Türk tırları Azerbaycan ve ağırlıklı olarak Orta Asya'ya giderken Gürcistan üzerinden uzun bir koridor kat ettikten sonra Azerbaycan'a ulaşıyor. Zengezur Koridoru bu yolu kısaltıyor. Vakti zamanında tarihi İpek Yolu bu bölgenin kalkınmasında önemli bir rol üstlenmişti. Ümit Burnu keşfedilip, Afrika'nın güneyinden denizden Avrupa'ya gidilmeye başlandığında ve Süveyş Kanalı yapıldığında Osmanlı topraklarının transit önemi giderek kaybolmuştu. Şimdi o rol tekrar geriye dönüyor. Çin'den trenle yola çıkan araçlar Kars Iğdır üzerinden Londra'ya gidiyor. Bu güzergahın oluşumuna emek veren herkese teşekkür ediyoruz" dedi.

YENİ ATANAN BUDAPEŞTE BÜYÜKELÇİSİSİ EKŞİOĞLU UND'Yİ ZİYARET ETTİ



Yeni atanan Budapeşte Büyükelçisi Gülşen Karanis Ekşioğlu 13 Mayıs tarihinde UND'ye özel bir ziyaret gerçekleştirdi. Toplantıya UND II. Başkanı Şerafettin Aras, İcra Kurulu Başkanı Alper Özel, İcra Kurulu Başkan Yardımcıları Elif Savrum ve Kadir Çirkin ile Avrupa Ülkeleri Uzmanı Muhammet Külal Hologlu katıldı. Toplantıda; Macaristan ile yaşanan ikili geçiş belgesi sorunu ve BiReg sistemi kaynaklı sorunlar başta olmak üzere, iki ülke arasındaki ilişkiler, ticaret hacmi, taşıma sayıları ve sektörü ilgilendiren diğer hususlarda görüşmeler gerçekleştirildi.





RUSYA RO-RO SEFERLERİ İLE KARA SINIR KAPILARINDAKİ BEKLEMELERİN ÖNÜNE GEÇİLEBİLİR!

UND YÖNETİM KURULU ÜYESİ K. FAYSAL ÇİLLİOĞLU, KARADENİZ'DE TÜRKİYE-RUSYA ARASI AÇILACAK RO-RO HATLARININ TAŞIMALARI BÜYÜK ORANDA RAHATLATACAĞINI SÖYLÜYOR. BU HATTIN SAĞLIKLI İŞLEYEBİLMESİ İÇİN BİR ÜST KURUL OLUŞTURULMASI ÖNERİSİNDE BULUNAN ÇİLLİOĞLU, BU SAYEDE ORTAYA ÇIKACAK SORUNLARIN ANINDA ÇÖZÜLECEĞİNİ VE HATTIN SAĞLIKLI ŞEKİLDE İŞLEYEBİLECEĞİNİ BELİRTİYOR.

Rusya-Ukrayna arasında devam eden savaş taşımaları büyük oranda etkiliyor. Rusya-Gürcistan sınırında Türk araçları haftalarca beklemek zorunda kalıyor. Artan ihracat ve ithalat taşımalarına rağmen uzun beklemeler nedeniyle firmalar sefer sayılarını artıramıyorlar. UND Yönetim Kurulu Üyesi K. Faysal Çillioğlu bu savaşın Trabzon bölgesi taşımalarına olan etkisini değerlendirdi.



ARTAN İHRACAT VE İTHALAT TAŞIMALARA OLUMLU YANSIDI

Savaşın, bölge nakliyecilerine artan ihracat nedeniyle olumlu yansıdığını söyleyen Çillioğlu, "Savaşla birlikte uygulanan ambargolar neticesinde ithalat rakamlarında ciddi anlamda artışlar gözlemlendi. İthalatın artmasıyla doğal olarak lojistik fiyatlarında, bölgemize yakın Azerbaycan ve Gürcistan fiyatlarında, hem ihracat yönünde hem de ithalat yönünde artışlar gerçekleşti" diyor. Savaşın bu yönüyle nakliye firmalarına olumlu yansıdığını aktaran Çillioğlu, ülkemizde ve dünyadaki artan enflasyon neticesinde tüm demirbaşlarda; çekici, treyler, akaryakıt, vergi, sigorta ve amortisman giderlerine yansımış olan maliyetlerin pek hissedilmediğini söylüyor.

SINIR KAPILARINDAKİ UZUN BEKLEMELER NEDENİYLE TESLİMAT SÜRELERİ UZADI

Savaşın olumsuz tarafını, ithalat yükleri taşıyan araçların dönüş sınır kapılarında yoğunluğa ve tıkanıklığa sebep vermesi olarak gösteren Çillioğlu, bu nedenle araçların gidiş dönüş seyir sürelerinin uzadığını, buna bağlı olarak da sınır kapılarında yaşanan beklemeler sebebiyle teslimat sürelerinin uzaması sonucu tedarikte gecikmelerin meydana geldiğini aktarıyor.
"Maalesef Rusya ve Gürcistan'ın kendi plakasına sahip araçlara uyguladıkları öncelik hakkını hakkaniyetle yapmadıklarını gözlemliyoruz. Bizim Sarp Sınır Kapısında uyguladığımız resmi sıra fişine göre araç geçiş sırasını uygulamıyorlar" diyen Çillioğlu, gayri resmi kaçak geçişlere de müsaade edildiğini ifade ediyor.

RO-RO HATLARI TAŞIMALARI RAHATLATIR

Karadeniz'de Türkiye-Rusya arasında yapılacak Ro-Ro hattı taşıma sorunları için çözüm olur mu? şeklindeki sorumuza Çillioğlu "Aynı zamanda bir liman işletmecisi olarak geniş açıdan sorunuzu cevaplamak gerekirse, ciddi oranda taşımaları rahatlatacağına eminim. Fakat Ro-Ro dendiğinde her iki taraftaki limanlarda iyi koordine olmak lazım. Liman işin içine girince devlet otoriteleri yani muhatap olunacak kurum sayısı çok fazlalaşıyor" diye cevap veriyor.

> KARADENİZ'DE TÜRKİYE-RUSYA ARASINDA YAPILACAK RO-RO HATTI TAŞIMALARI BÜYÜK ORANDA RAHATLATIR. FAKAT HER İKİ TARAFTAKİ LİMANLARDA İYİ KOORDİNE OLMAK LAZIM. LİMAN İŞİN İÇİNE GİRİNCE DEVLET OTORİTELERİ YANİ MUHATAP OLUNACAK KURUM SAYISI ÇOK FAZLALAŞIYOR. DOĞABİLECEK AKSAKLIKLARA SEBEBİYET VERMEMEK İÇİN İTHALAT VE İHRACAT TARAFINDA HER İKİ DEVLET DE KARŞILIKLI DİREKT MUHATAP OLUNABİLECEK BİR ÜST KURUL OLUŞTURMALIDIR.

ÜLKELER RO-RO HATTININ SAĞLIKLI İŞLEMESİ İÇİN ÜST BİR KURUL OLUŞTURMALI

Kurulacak Ro-Ro hattının sağlıklı işlemesi için öneri getiren Faysal Çillioğlu, "Bu kurumların fazlalığı neticesinde doğabilecek aksaklıklara sebebiyet vermemek için ithalat ve ihracat tarafında her iki devlet de karşılıklı direkt muhatap olunabilecek bir üst kurul oluşturmalıdır. Bu kurulda başta UND olmak üzere; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Tarım ve Orman Bakanlığı'nın yanında ilgili sivil toplum kuruluşlarının, odaların üst düzey yöneticileri ile mülki idare amirlerinden oluşan bir üst kurul olmalı" diyor.
Bu kurulun doğabilecek küçük büyük aksaklıkları anında çözmesi gerektiğini aktaran Çillioğlu, "Taşımacılar ve lojistikçiler olarak ülke ihracatını taşıyoruz ve yaptığımız iş zamana karşı. Bu nedenle ihracat yüklü Tır'ları taşıyan Ro-Ro gemileri limanlara öncelikli yanaşma-kalkma hakkı isterler. Gemi limana yanaştığında hemen boşaltılması, aynı şekilde hemen yüklenmesi gerekir. Aksi durumda karşı limanda bekleyen Tır'lar zamanında yüklenemez ve limanda kuyruklar oluşmaya başlar" değerlendirmesini yapıyor.

RO-RO SEFERLERİ İLE KARA SINIR KAPILARINDAKİ BEKLEMELERİN ÜSTESİNDEN GELEBİLİRİZ

Gerektiğinde her iki ülkenin de; ticaretinin devam edebilmesi için gemi ve liman maliyetlerini (Kıyı Emniyeti Fener ücreti, Sahil Sağlık ücreti, DTO Oda Harcı, Liman Başkanlığı Çıkış Harcı) karşılıklı olarak düşürmesi gerektiğini kaydeden Faysal Çillioğlu, "Bu şekilde güzel bir organizasyon sağlanırsa Ro-Ro seferleri ile kara sınır kapılarındaki beklemelerin üstesinden gelebiliriz. Çok da rantabl ve güvenilir olur düşüncesindeyim" diyor.



"İHRACATLA KALKINMA HEDEFİ İÇİN EN STRATEJİK SEKTÖR LOJİSTİK"

MERSİN'DE GERÇEKLEŞTİRİLEN "DÜNYANIN DOĞAL LOJİSTİK MERKEZİ TÜRKİYE" TOPLANTISINDA ÜLKE KALKINMASI VE İHRACAT İÇİN LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN STRATEJİK OLARAK ELE ALINMASI GEREKTİĞİ BELİRTİLDİ. GÜMRÜKLER BAŞTA OLMAK ÜZERE SEKTÖR PERFORMANSININ ARTIRILMASININ ÖNEMİ ÜZERİNDE DURULDU. UND BAŞKAN YARDIMCISI FATİH ŞENER, TRANSİT ÜLKE OLABİLMENİN SADECE KONUMA BAĞLI OLMADIĞINI BELİRTEREK, LOJİSTİK SÜREÇLERİN HIZLANMASININ ÖNEMİNE VURGU YAPTI. ŞENER, "LOJİSTİK STRATEJİK VE MİLLİ BİR SEKTÖR OLMALI" ÇAĞRISINDA BULUNDU.

Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği (MÜSİAD) Lojistik Sektör Kurulu koordinasyonunda "Dünyanın Doğal Lojistik Merkezi Türkiye" temasıyla düzenlenen Türkiye İstişare Toplantısı MÜSİAD Mersin ev sahipliğinde gerçekleştirildi.

PROGRAM KAPSAMINDA FARKLI OTURUMLAR GERÇEKLEŞTİRİLDİ

"Tedarik Zincirinde Millileşme ve Transit Ticaret" başlıklı oturuma UND Başkan Yardımcısı Fatih Şener, MÜSİAD Lojistik Sektör Kurulu Başkanı Mehmet Metin Korkmaz, Gümrükler Genel Müdürü Mustafa Gümüş, FIATA Onur Kurulu Üyesi Kosta Sandalcı, TÜSİAD Ulaştırma ve Lojistik Çalışma Grubu Başkanı Ali Avcı katıldı.

"Lojistikte Koordinasyon ve Nitelikli Lojistik" başlıklı oturumun konuşmacıları; Ankara Lojistik Üssü Başkanı Erhan Gündüz, TOBB Sektör Meclis Başkan Yardımcısı Aslan Kut, TOBB Tır Komite Üyesi Tamer Dinçşahin, Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği Genel Müdürü Johan van Daele, Çukurova Hava Limanı İşletmesi Yönetim Kurulu Başkanı Süleyman Kozuva oldu. Yeşil Lojistik ve Karbon Ayakizi" başlıklı oturumda ise; LODER Başkan Yardımcısı Prof. Dr. Mehmet Tanyaş, Ticaret Bakanlığı Uluslararası Anlaşmalar ve AB Genel Müdürü Yardımcısı Bahar Güçlü, İstanbul Üniversitesi Lojistik Fakültesi Dekan Yardımcısı Doç. Dr. Ebru Demirci, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Planlama Daire Başkanı Dr. Demet Cavcav, UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi Bilgehan Engin konuşmacı olarak yer aldı.

Programda değerlendirmelerde bulunan MÜSİAD Genel Başkanı Mahmut Asmalı, üretici ve sanayicilerin de desteğiyle 300 milyar dolarlık ihracat hedefine ulaşılacağına inandıklarını belirterek, "Ulaşım ve lojistik kabiliyetler, üretim üsleri için belirleyici faktörler arasına eklendi. Bu kapsamda üç kıtanın kesiştiği, dünya ekonomik merkezleri ile ham madde kaynakları arasındaki güzergah üzerinde bir kavşak konumunda olan Türkiye, jeopolitik konumunun sunduğu potansiyelden en üst seviyede ekonomik ve siyasi kazanç sağlamayı hedefliyor. Alternatif rotalarda küresel ticaretteki gücümüzü arttırıyoruz" diye konuştu.

Asmalı, MÜSİAD olarak Türkiye'nin hem yakın hem de uzak coğrafyalarda en

çok tercih edilen lojistik merkezlerinden biri olmasını teşvik edecek yeni iş birliklerine imza atmaya devam edeceklerini belirterek, "Asya, Avrupa, Kuzey Afrika, Orta Doğu, Kafkaslar ve Kuzey Karadeniz ülkeleri arasında ulaşımın her modunda uluslararası bir koridora dönüşen ülkemizin, dış ticarette parmakla gösterilen bir lojistik ağa sahip olması hepimizin en büyük temennisi. Yoğun talebe karşı, üretim ve ihracatı aksatmamak adına alternatif çözüm yolları üreten üretici ve sanayicilerimizin de desteğiyle 300 milyar dolar ihracat hedefine en kısa sürede hep beraber ulaşacağımıza yürekten inanıyoruz." değerlendirmesinde bulundu.



LOJİSTİK STRATEJİK VE MİLLİ BİR SEKTÖR OLMALI

Tedarik Zincirinde Millileşme ve transit ticaret konulu oturumda konuşma yapan UND Başkan Yardımcısı Fatih Şener, uluslararası karayolu taşımacılık sektörünün millilik oranına göz kulak olmak ihtiyacı olduğunu belirtek "Türkiye'nin etrafındaki ülkelerden İran'daki filonun yaklaşık yarıya yakını, Gürcistan'daki filonun yaklaşık yüzde 70'i, Bulgaristan'daki filonun yüzde 50'ye yakını, Makedonya ve Moldova filolarının önemli oranları sırf Türkiye'nin ihracatını taşımak üzere büyümüş filolardır. Bunlar o ülkelerin kendi ihtiyaçlarının da ötesindedir. Her yıl yaklaşık 200 bine yakın araç boş girip Türkiye'nin ihracat yüklerini alır. Yani Türkiye aslında mal ihraç etmek için hizmet ithal eden bir ülke konumuna gelmektedir. Buna dikkat edilmelidir. Karayolu taşımacılığımızda millilik oranı şuan yüksektir. Denizyolunda ise büyük hatlar var ve gelirin büyük kısmı onlara gidiyor. Biz sadece küçük kısmından faydalanıyoruz ama uluslararası karayolu nakliyesinde millilik oranı oldukça yüksek bir durumdadır. Ancak sektörümüzün millilik oranına göz kulak olmaya ihtiyacı var" diye konuştu.

Yabancılara uygulanan trafik cezalarından söz eden Şener, "Otoyol ve trafik cezaları tahsilatına yeni başladık. Yani yıllardan beri yabancı araçlar bizim kullanamadığımız ikinci köprüyü kullanıyordu. Yakalanması halinde ihlal cezası yiyordu ama ödeme yapmıyorlardı. Ticaret Bakanlığı Gümrük Genel Müdürümüzün de katkılarıyla şu anda kapılarda tahsilat başladı. Yıllardır bizi zayıflatan faktörlerden biri giderilmiş oldu" dedi.

LOJİSTİK SÜREÇLERİN İYİLEŞTİRİLMESİ GEREKİYOR

Fatih Şener, Türkiye'nin interlandı itibarıyla çok ciddi bir konumda yer aldığını belirterek, "Bu doğal bir pozisyon ticaretin bizim üzerimizden geçmesini sağlar mı? Bundan emin olmayın. Sağlamaz. Bir Finlandiya şirketi yaptığı tren seferi ile Kazakistan, Azerbaycan, Gürcistan'a ve sana geliyor. Çin'i ve Türkiye'yi baypass ederek Poti limanından Köstence'ye kadar gelebildi. Coğrafi olarak konumunuzun nerede olduğundan çok bağımsız sizin süreçlerinizin de hızlı olması lazım. Bizim bir an önce kendi coğrafyamızı ticaretin dışında bırakmamak için kolay hızlı ve ucuz hale getirmemiz gerekir" dedi.

TÜSİAD Ulaştırma ve Lojistik Çalışma Grubu Başkanı Ali Avcı, bir malın zamanında ulaşmıyorsa beş para etmeyeceğini söyleyerek, "Bir malı ithal veya ihraç ederken 5 bakanlığı geçiyorsunuz. Bunların koordineli bir şekilde planlanması gerekiyor. Ülkeyi ileri götürmek için bilgi donanımı ile kanun koyucuların sektörün önünü açması lazım" dedi.



KUZEY KANADI İŞLEMİYOR

TİCARET ORTA KORİDOR'DAN AKACAK

COVİD-19 VE RUSYA-UKRAYNA SAVAŞI İLE DÜNYA TİCARETİNDE DENGELER ŞAŞTI. İPEK YOLU'NUN KUZEY KORİDORU RUSYA-UKRAYA SAVAŞI NEDENİYLE RİSKLİ DURUMA GELİRKEN, GÜNEY KORİDORUNUN VERİMSİZ OLMASI ORTA KORİDORUN CAZİBESİNİ ARTIRDI. BU DURUM TÜRKİYE İÇİN BÜYÜK BİR ŞANS OLARAK DEĞERLENDİRİLİYOR. BÖLGESEL KONUM AVANTAJININ EN ÜST SEVİYEYE ÇIKTIĞI TÜRKİYE ORTA KORİDORUN ÖNEM KAZANMASIYLA BÜYÜK BİR FIRSATLA KARŞI KARŞIYA. AVRUPA-ASYA TİCARETİ VE GELİŞEN AFRİKA EKONOMİSİ ÜLKEMİZ İÇİN ÖNEMLİ AVANTAJLAR SUNUYOR.

Tedarik zincirindeki kırılmalar nedeniyle tekrar pozisyon almak isteyen ülkeler ulaştırmayı stratejilerinin temelinde tutuyor. Hızlı, etkin ve verimli taşıma koridorları oluşturarak rekabetlerini korumak ve artırmak isteyen ülkeler/bölgeler yeni alternatif arayışlarına da hız vermiş durumdalar.
2020'de 12 milyar ton olan dünya ticaret hacmi 2030'da 25 milyar tona, 2050'de 95 milyar tona çıkacak. Covid-19 ve Rusya-Ukrayna savaşı gibi beklenmedik gelişmelerin gölgesinde ülkeler, bu ticareti taşıyacak güvenli, hızlı ve verimli koridor arayışındalar. Çin'in 549 milyar dolar, ABD'nin 2 trilyon dolar ve AB'nin 300 milyar dolar yatırım yapacağı ulaştırma yatırımları, ülke ve bölgeler için en stratejik konu olarak görülüyor.

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan

TÜRKİYE, GENİŞ BİR COĞRAFYANIN LOJİSTİK SÜPER GÜCÜ HALİNE GELİYOR

Ülkemizde de lojistik en önemli sektör olarak görülüyor. 2053 Ulaştırma ve Ana Lojistik Planı'nın detaylarını aktaran Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, burada yaptığı konuşmada "Türkiye, Londra'dan Pekin'e, Sibirya'dan Güney Afrika'ya uzanan geniş bir coğrafyanın lojistik süper gücü haline gelme yolunda ilerlemektedir" diyerek ülke hedefine vurgu yapmıştı. Cumhurbaşkanı Erdoğan, "Türkiye, Londra'dan Pekin'e, Sibirya'dan Güney Afrika'ya uzanan geniş bir coğrafyanın lojistik süper gücü hâline gelme yolunda ilerlemektedir. Nitekim diğer ülkelerde ortaya çıkacak potansiyelden mümkün olan en yüksek payı almak için yatırımlarına hız vermeye başlamıştır" diyerek 2033 yılından bugüne kadar ulaştırmaya 172 milyar dolar yatırım yaptıklarını vurguladı.





şehirlerimiz üzerindeki trafik yükünü artırmaktadır. Tüm bunları yaparken de, transit yüklerin kent içi ulaşım üzerindeki baskısını azaltıcı tedbirleri alarak yerel yönetimlerimizi desteklemeye devam edeceğiz" diye konuştu.

Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında hazırlanan Ulaştırma 2053 Vizyonu'nun tanıtım toplantısında ulaştırma altyapı yatırımlarına dair açıklamalar yapan Bakan Karaismailoğlu,

Türkiye'nin Asya ile Avrupa arasında 700 milyar doları aşan ticaretten aldığı payı artırmayı hedeflediklerini söyledi.

Karaismailoğlu, 30 trilyon dolarlık küresel ticaret hacminin merkezinde olduklarını ve bu potansiyelden daha çok faydalanmayı amaçladıklarını anlattı.

Tüm dünyada 2020'de 12 milyar ton olarak gerçekleşen ticaret hacminin 2030'da 25 milyar tona, 2050'de 95 milyar tona ulaşmasının beklendiğini aktaran Karaismailoğlu, nüfus ve ticaret hacmindeki artış beklentilerinin Türkiye'nin ortaya koyduğu "Orta Koridorda küresel bir lojistik süper güç olma" iddiasının ne kadar yerinde olduğunu gösterdiğini vurguladı.

2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'nın Türkiye ekonomisinin gelişimine üst düzeyde katkı sağlayacak yatırımların planlandığı bir program olduğunu söyleyen Adil Karaismailoğlu, "2053 Vizyonumuzun büyüklüğünü, yatırımlarımızın ve gelecek tasarımımızın kapsayıcılığını rakamla ifade etmek gerekirse; 5'er yıllık planlamalarımız sonunda 2053 yılına geldiğimizde; demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu ve haberleşme için 198 milyar dolar yatırım yapacağız" ifadelerini kullandı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu:

RUSYA-UKRAYNA SAVAŞI ORTA KORİDOR ÜZERİNDEKİ TALEBİ ARTIRDI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergahı Birliği Genel Kurulu'nda yaptığı konuşmada, Rusya-Ukrayna Savaşı ve bölgedeki gerilimlerin ulaştırmada Kuzey Koridoru'nu sıkıntıya soktuğunu belirterek "Orta Koridor ise mesafe ve süre açısından Kuzey Koridor için güçlü bir alternatiftir" dedi.

Karaismailoğlu daha önce yaptığı konuşmada lojistik bir süper güç olma yolunda ilerleyen Türkiye'nin, Orta Koridor'da, Asya ve Avrupa arasında alternatif, güçlü bir lojistik ve üretim üssüne dönüştüğünü kaydetmişti.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Karaismailoğlu, "Çin'den Londra'ya kadar uzanan tarihi ipek yolunun Orta Koridoru'nda yer alan Türkiye'nin uluslararası ticaretteki önemi gün geçtikçe artıyor. Süveyş Kanalı'ndaki The Ever Given Gemisi ile yaşanan lojistik sıkıntı ve hattın kuzey koridorunda yaşanan Rusya-Ukrayna savaşı, orta koridor üzerindeki talebi artırmaktadır. Türkiye'nin yer aldığı Orta Koridor, İpek Yolunun kuzey ve güney hattına oranla çok daha kısa, ekonomik ve güvenlidir. Türkiye Orta Koridor için kilit noktada yer almaktadır. Planlı şekilde hayata geçirdiğimiz dev projelerle bu kilit rolümüzü halkımızın ve dünyanın hizmetine sunduk, sunmaya devam edeceğiz. Dünyayı Türkiye'ye bağlamaya devam edeceğiz. Koridor üzerindeki taşımacılık,





UND Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu

KÜRESELLEŞME YERİNİ BÖLGESELLEŞMEYE BIRAKIYOR

UND Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu, yeni ticaret anlayışı ve gelişmeleri değerlendirirken 2001 yılında başlayan ve küreselleşme ve tek pazara gidişin biranda 2020 yılında çöktüğüne dikkat çekti.

Bu dönemde küreselleşme yerine bölgeselleşme ve komşu ülkelerle çalışmanın önemi nin net olarak ortaya çıktığını vurgulayan Nuhoğlu, "Malın fiyatı bir yana bırakılıp, bu malın ihtiyaç ortaya çıktığında temin edilip edilemeyeceğine bakılıyor. Bunun arkasında tedarik zinciri dediğimiz konu var. Ürün fiyatından çok daha önemlisi bu malı ihtiyaç duyulduğunda tüketiciye, üretim yapan firmalara ulaştırılmasıdır. Şimdi uluslararası nakliyecilerin, lojistiğin önemi, taşımaların önemi çok daha fazla anlaşılıyor" dedi.

"Şimdi sektörün önü çok daha parlak" diyen Başkan Nuhoğlu, "G7 ülkeleri ulaştırmaya 2035 yılına kadar 40 trilyon dolar yatırım yapacak. Türkiye'nin Kuzey-Güney ve Doğu-Batı arasındaki köprü konumuna, lojistik kabiliyet ve yetkinliklerini de katarsak Türkiye için büyük bir şans doğdu" diye konuştu.

Nuhoğlu, "Rusya'nın içinde yer aldığı Kuzey Koridorunun savaş nedeniyle riskli olması, İran'ın içinde yer aldığı Güney Koridorunun ise verimsizliği Orta Koridora olan ilgiyi artırdı. Savaşın sürüyor olması ve Rusya'ya uygulanan ambargoların savaştan sonra da devam edeceğini düşünürsek 10 yıl boyunca ticaret Orta Koridordan akacak desek yanılmayız. Türkiye'den başlayarak Gürcistan'dan Azerbaycan'a, buradan da Hazar Denizi'ni aşarak Türkmenistan ve Kazakistan'ı takiben diğer Orta Asya Cumhuriyetleri, Afganistan, Pakistan ve Çin Halk Cumhuriyeti'ne ulaşan Orta Koridorda Türkiye'nin transit konumunu güçlendirecek adımlara da ihtiyaç var" dedi.

İPEK YOLU PROJESİNDEN DAHA YÜKSEK PAY ALABİLMEK İÇİN LOJİSTİK MERKEZ PROJELERİ TAMAMLANMALIDIR

Kalkınma Bakanlığı tarafından hazırlanan 2019-2023 dönemi 11. Kalkınma Planı "Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu'nda taşıma güzergâhlarına fazlaca yer veriliyor.

Raporda, "Bakü-Tiflis-Kars demiryolunun hizmete girmesi ile birlikte ülkemizin İpek Yolu projesinin önemli güzergâhlarından birisi olan Orta Koridor ile bağlantısı sağlanmıştır. Bu koridor üzerinden Gürcistan, Azerbaycan, Hazar Denizi geçişi ile Orta Asya Ülkeleri'ne ve Çin Halk Cumhuriyeti'ne demiryolu taşımacılığı gerçekleştirilebilecektir. İpek Yolu projesinden daha yüksek pay alabilmemiz için halen devam eden lojistik merkez projeleri tamamlanmalıdır. Bunun yanında, Marmaray projesi, Ankara-İstanbul ve Ankara-İzmir YHT hatlarının da katılımıyla ülkemiz Avrupa'dan Asya'ya transit yük taşımacılığında önemli bir rol oynayacaktır" ifadelerine yer veriliyor.

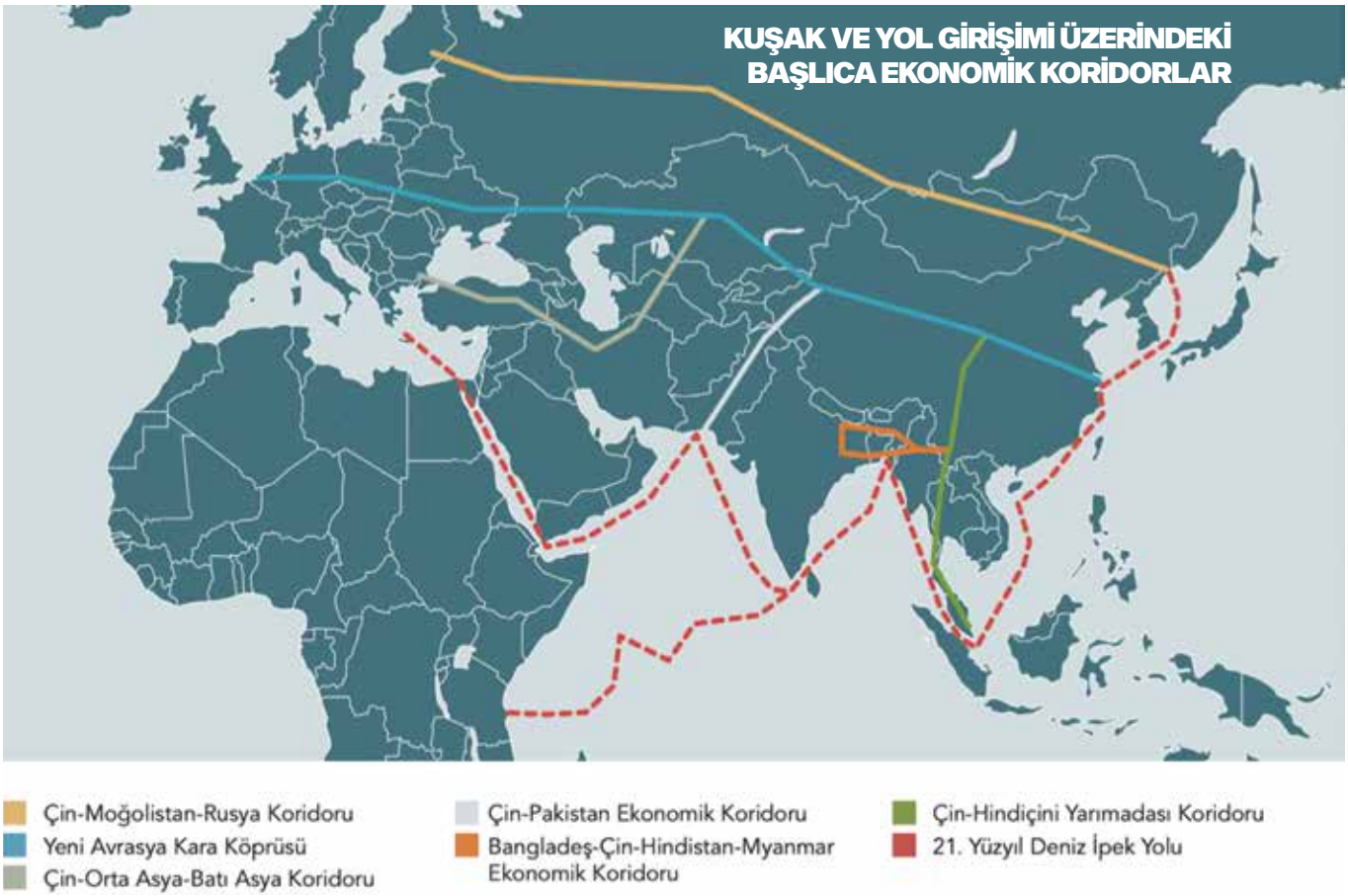
Türkiye'deki önemli karayolu projeleri değerlendirildiğinde, ülkemizde halen yapımı devam eden otoyol uzunluğunun 1.000 kilometrenin üzerinde olduğuna dikkat çekilen raporda, şu bilgilere yer veriliyor: "Ülkemizin 2023 ve 2035 otoyol proje hedefleri; Avrupa'yı, Kafkaslara, Ortadoğu'ya ve Orta Asya'ya bağlayan, köprü konumundaki Türkiye'nin, batıdan doğuya kesintisiz ulaşım imkânını sağlayacak otoyol ağının oluşturulması ihtiyacı ile belirlenmiştir. Buna göre 2023 yılına kadar toplam uzunluğu 2.744 km olan 12 proje hayata geçirilecektir. Bu projelerin hayata geçmesi ile birlikte toplam otoyol uzunluğu 5.034 km'ye ulaşacaktır. 2023 sonrasında ise 2035 hedef yılı için toplam uzunluğu 3.214 km olan sekiz proje planlanmaktadır. Böylece, 2035 yılında 8.248 km uzunluğunda bir otoyol ağı elde edilmesi beklenmektedir."

ORTA KORİDOR TÜRKİYE'Yİ GERÇEK BİR TRANSİT ÜLKE KONUMUNA GETİRECEK

DEİK tarafından hazırlanan "Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi/ Covid-19 Salgını Sonrası Dönemde Türkiye İçin Fırsatlar, Öneriler Riskler" başlıklı raporda Kuşak ve Yol Girişimi'nin Türkiye'nin ekonomik kalkınma sürecine vereceği katkıya dikkat çekiliyor ve Orta Kuşak'ın önemine vurgu yapılıyor.

Raporda; "30 Ekim 2017 tarihinde hizmete giren Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu hattı, Türkiye'nin dış pazarlarla demiryolu bağlantısı anlamında önemli bir gelişme olmuş ve Türkiye'nin Orta Koridor girişiminin çekirdeğini oluşturduğu gibi, Marmaray'ın sunduğu İstanbul Boğazı'nın altından geçiş imkânıyla birlikte Çin'den Avrupa'ya giden trenler için de bir alternatif rota oluşturmuştur. Covid-19 salgınının etkileri nedeniyle yük taşımacılığında demiryollarına talebin artmasıyla birlikte bu hattın trafiği de ciddi bir şekilde artmıştır. Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Orta Koridor üzerinden 2020 yılında, bir önceki yıla göre yüzde 104 artışla toplam 396 bin 778 ton yük taşınmıştır" bilgisine yer veriliyor.

"Orta Koridor ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nun Kuşak ve Yol Girişimi ile



bütünleşmesi, Türkiye'yi yük taşımacılığı alanında Asya ile Avrupa arasında gerçek bir transit ülke konumuna getirmektedir" ifadesine yer verilen raporda "Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu'nu kullanarak Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan-Rusya hattında demiryolu taşımacılığı ile yeni bir Kuzey-Güney Koridoru oluşturularak bu hattan 8 günde taşıma yapma imkânı oluşturulmuştur. Diğer yan- dan İstanbul-Tahran-İslamabad Yük Treni'nin hizmete sokulması konusunda taraflar arasında mutabakata varılmış olması ve hattın yakında hizmete girecek olması da Türkiye'nin KYG üze- rindeki konumunu güçlendiren diğer bir gelişmedir. Toplam 6.443 km uzunluğundaki bu hat üzerinden yapılacak seferler 14 gün sürecek trene Türkiye ve Pakistan'da farklı noktalardan yük verilmesi mümkün olacaktır" değerlendirmesine yer veriliyor.

Türkiye'nin dış bağlantılarının güçlendirilmesi anlamında demiryollarının yanı sıra karayolları üzerinden yapılan taşımacılığın da önem kazandığı belirtilerek, "13 Mayıs 2017 tarihinde Pekin'de imzalanarak 11 Mart 2021 tarihinde TBMM'de kabul edilmesini müteakip 20 Mart 2021 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren "Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Karayoluyla Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Anlaşması" bu anlamda bir dönüm noktası olmuştur. Anlaşma ile birlikte Türk TIR'larının Çin'e, Çin TIR'larının da Türkiye'ye taşımacılık yapmaları mümkün kılınırken, Çin'e giden TIR'ların dönüşte yük taşıyarak round-trip yapmaları da mümkün olacak, güzergâh üzerindeki diğer destinasyonlara da yük taşınabilecek ve bunun bir sonucu olarak navlun maliyetleri de düşecektir. Türkiye'nin net hizmet ihracatçısı olan karayolu nakliye sektörü bu şekilde çok büyük bir lojistik pazarı olan Çin'e aktif bir şekilde girerek ülkeye döviz getirisi sağlayacaktır" ifadesi kullanılıyor.

BAKÜ-TİFLİS-KARS DEMİRYOLU HATTI ORTA KORİDORUN MERKEZİNDE BULUNUYOR

Orta vadede yıllık 3,2 milyon ton yükün taşınması hedeflenen Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Orta Koridorun merkezinde yer alıyor. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu daha önce yapmış olduğu açıklamada, "Hat, Marmaray ile beraber Çin ile Avrupa arasında kesintisiz demir yolu ulaşımına olanak sağlıyor. Demir yolu taşımacılığının getireceği güvenli ve ekonomik taşıma modeli, Avrasya Bölgesi'ndeki ülkelerin ticaret hacimlerinin artmasına ve zenginleşmesine katkıda bulunuyor. Hattan orta vadede 3,2 milyon ton, uzun vadede 6,5 milyon ton yük taşınması hedefleniyor" demişti.

Karaismailoğlu, Türkiye'nin Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı ile Orta Koridor'da etkinliğini artıran bir ülke olduğuna dikkati çekerek bu hattın açılışından 2022 nisan sonuna kadar 1 milyon 70 bin tona yakın yük taşındığını aktardı. Bakan Karaismailoğlu, "Bakü-Tiflis-Kars güzergahı için ana hedefimiz, yılda 1500 blok tren işletilmesi ve Çin ile Türkiye arasında 12 günlük seyir süresini 10 güne indirmek." ifadesini kullandı.

Bakan Karaismailoğlu, "Orta Koridor mesafe ve süre açısından Kuzey Koridor için güçlü bir alternatiftir. Çin'den Avrupa'ya



doğru yola çıkan bir yük treni, Orta Koridor ve Türkiye'yi tercih etmesi halinde 7 bin kilometreyi 12 günde katediyor. Aynı trenin Rusya Kuzey Ticaret Yolu'nu tercih etmesi halinde 10 bin kilometrelik bir mesafe ve en az 15 günlük seyir süresi söz konusu. Aynı tren, Güney Koridor'u tercih ederse gemiyle Süveyş Kanalı üzerinden 20 bin kilometre seyrederek ancak 45 ile 60 günde Avrupa'ya ulaşabiliyor. Bu rakamlar bile Orta Koridor'un küresel ticarette, Asya ve Avrupa arasında ne kadar avantajlı ve güvenli olduğunu gözler önüne seriyor" ifadelerini kullandı.

ORTA KORİDOR İÇİN YENİ HAT: ZENGEZUR KORİDORU

Azerbaycan Cumhurbaşkanı İlham Aliyev ve Ermenistan Başbakanı Nikol Paşinyan iki ülke arasında bağlantı sağlaması öngörülen demir yolu hatları konusunda mutabakata vardı. Bu anlaşma Türkiye için de bir hayli önemli. Çünkü Azerbaycan ve Nahcivan arasında açılacak Zengezur Koridoru, hem Türkiye ve Azerbaycan arasındaki doğrudan kara ve demir yolunu, aynı zamanda Türkiye ile Rusya arasında Azerbaycan üzerinden kesintisiz kara ve demir yolu iletişimi sağlanmış olacak. Tüm Türk dünyasını birleştirecek ve aynı zamanda Avrupa'dan Asya'ya ve geriye uluslararası taşımacılığa yeni alternatifler sağlayacak. Azerbaycan, kara ve demir yolu ulaşımının yapılacağı Zengezur Koridoru'nun hayata geçmesi için kendi topraklarında hızla başladığı projeleri yoğun şekilde sürdürüyor. Bu koridorun hayata geçirilmesiyle birlikte Azerbaycan ile Türkiye arasındaki mesafe de kısalacak. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü ve Serhat Kalkınma Ajansı (SERKA)'nın işbirliğiyle "Zengezur Koridoru'nun Bölgesel Kalkınma ve Ekonomik Büyümede Stratejik Önemi Çalıştayı"na katılan ve burada konuşan UND Başkan Yardımcısı Fatih Şener, "Türkiye ihracatla kalkınan bir ülke, çıkış kapıları ve güzergâhları bu yüzden çok önemli, ancak bu koridorları açınca her şey kendiliğinden olacak diye beklememeliyiz. Bu koridorun işlemesi mevzuatların kolaylaştırılması, masrafların azaltılmasına bağlı. Nahçıvan'da birtakım harçlar ücretler ödüyoruz devamında İran'a gidiyorsak İran'da ödüyoruz. Gürcistan'ı aradan çıkararak Türkiye'nin Nahçıvan üzerinden doğrudan Azerbaycan'a bağlanması bizim için büyük sevinç ancak Nahcıvan'da ayrı muamele, Ermenistan'da ayrı bir muameleyle mi karşılaşacağız? Bu bizim için kritik bir durumdur. Bu alt yapıyı düşünenlerin bunun üst yapısını da iyileştirmeleri gerekiyor. Orta Asya'ya ulaşmak için şu anda Sarp sınır kapısında 10 kilometre yakın kuyruk var. Bu trafiğin büyük bölümü bu güzergâha dönecektir" dedi.

ÇİN VE AB ULAŞTIRMAYA DEV YATIRIMLAR YAPIYOR

Kuşak ve Yol Girişimi 8 trilyon dolarlık büyüklüğe ulaşacak

Çin ürettiği ürünleri dış pazarlara ulaştırmak için ulaştırmaya Kuşak ve Yol Girişimi ile dev bütçeler ayırdı. 2021 başı itibarıyla Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Çinli firmalar tarafından üstlenilmiş ve tamamlanarak hayata geçirilmiş projelerin toplam değerinin 200 milyar dolar olduğu değerlendiriliyor. Kuşak

Son 20 yılda bölünmüş yol ağı 6 bin 100 kilometreden 28 bin 650 kilometreye, oto yol ağı bin 714 kilometreden 3 bin 633 kilometreye çıktı. 2053'e geldiğimizde bölünmüş yol ağı 38 bin kilometreye, otoyol ağı ise 8 bin 325 kilometreye yükselecek. Önümüzdeki yıl limanlarımızdan 255 milyon tona yakın yük taşıması yapılacağı öngörülürken, bu rakamın 2053 yılı için yaklaşık 421 milyon ton olması planlanıyor. Bu amaçla hâlen 217 olan liman tesisi sayısı 2053 yılında 255'e çıkartılacak.

ve Yol Girişimi süre anlamında ucu açık bir girişim olmakla birlikte Çin kaynaklarında sıklıkla bu girişimin Çin Halk Cumhuriyeti'nin kuruluşunun yüzüncü yıldönümü olan 2049 yılında tamamlanacağı ve toplam 4 ile 8 trilyon dolar arasında bir büyüklüğe ulaşacağı dile getiriliyor. Dünya Bankası, Kuşak ve Yol Girişimi dahilinde hâlihazırda tamamlanmış, devam etmekte olan ve planlama aşamasındaki projelerin toplam tutarını 575 milyar dolar olarak öngörüyor ve buna karşılık Kuşak ve Yol Girişimi sayesinde güzergâh üzerindeki koridorlarda taşımacılık sürelerinin yüzde 12 kısalacağını, ticaretin yüzde 2,7 ile yüzde 9,7 arasında artacağını ve ortalama olarak ülkelerin gelirlerine yüzde 3,4'lük bir katkı olacağını hesapladı.

AB Global Gateway (Küresel Ağ Geçidi) ile ulaştırmaya 300 milyar dolar ayırdı

AB, dünya çapında altyapı geliştirmeye yönelik büyük yatırım programını başlattı. 2021 ve 2027 yılları arasında, AB kurumları ve AB Üye Devletlerinin ortaklaşa anlamına gelen Avrupa Takımı, 300 milyar Euro'ya kadar yatırımı harekete geçirecek. Global Gateway tüm ulaşım modlarında sürdürülebilir, esnek, kapsayıcı ve güvenli ağlar oluşturan dünya çapında altyapı yatırımlarını teşvik edecek. Avrupa Komisyonu Başkanı Ursula von der Leyen yatırım programı ile ilgili yaptığı açıklamada şunları söyledi: "Yükselen istikrarsızlık ve ortak küresel zorlukların damgasını vurduğu bir dünyada, ortak ülkelerimizin güvenilir arkadaşlara ihtiyacı var. Global Gateway ile Avrupa Birliği, yeşil, akıllı ve kapsayıcı yatırımlar için çabalarını iki katına çıkarıyor ve ortak değerlere ve ortak hedeflere dayalı ortaklıklar sunuyor."

TÜRKİYE ULAŞTIRMAYA 20 YILDA 172 MİLYAR DOLARLIK YATIRIM YAPTI

2053 Ulaştırma ve Ana Lojistik Planı'nda yer alan bilgilere göre: Son 20 yılda ulaştırmaya 172 milyar dolar yatırım yapıldı. 2053 yılına kadar; demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu ve haberleşme için 198 milyar dolar yatırım yapılacak.

Son 20 yılda bölünmüş yol ağı 6 bin 100 kilometreden 28 bin 650 kilometreye, oto yol ağı bin 714 kilometreden 3 bin 633 kilometreye çıktı. 2053'e geldiğimizde bölünmüş yol ağı 38 bin kilometreye, oto yol ağı ise 8 bin 325 kilometreye yükselecek. Önümüzdeki yıl limanlarımızdan 255 milyon tona yakın yük taşıması yapılacağı öngörülürken, bu rakamın 2053 yılı için yaklaşık 421 milyon ton olması planlanıyor. Bu amaçla hâlen 217 olan liman tesisi sayısı 2053 yılında 255'e çıkartılacak.

Ayrıca yapımı tamamlanan ve bitmek üzere olan projelerden; Avrasya Tüneli, Kuzey-Güney Marmara Otoyolu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Çanakkale Köprüsü, Osman Gazi Köprüsü Orta Koridor için Asya-Avrupa aksında önemli hat olarak ortaya çıkıyor.





ULAŞTIRMA KORİDORLARI

ULAŞTIRMA KORİDORLARI TİCARİ REKABET İÇİN HAYATİ BİR ÖNEME SAHİP. ÜRETİMİN ARTMASI VE KÜRESEL GÜÇ OLABİLMEK TİCARİ HACİMLERİ YÜKSEK ULAŞTIRMA KORİDORLARINA SAHİP OLMAYA GEREKTİRİYOR. BU NEDENLE DÜNYA GENELİNDE BİRÇOK ULAŞTIRMA KORİDORU GÜNDEME GELİYOR. TÜRKİYE, AVRUPA-ASYA TİCARETİNİN MERKEZİNDE OLDUĞU İÇİN BU BÖLGEDEKİ TİCARİ KORİDORLAR ÜLKEMİZ İÇİN ÇOK ÖNEMLİ.

AVRUPA BİRLİĞİ DESTEKLİ ULAŞTIRMA KORİDORLARI

Pan- Avrupa Koridorları

1991 yılında gerçekleştirilen "Pan-Avrupa Taşıma Konferansı" çerçevesinde Tüm Avrupa için Taşıma Politikalarını oluşturan "Prag Deklarasyonu" kabul edildi. Pan-Avrupa ulaştırma koridoru, Mart 1994'teki Girit'teki ikinci Pan-Avrupa Ulaştırma Konferansında, Orta ve Doğu Avrupa'daki, ilerideki on ila on beş yıl boyunca büyük yatırımlar gerektirecek olan rotalar olarak tanımlandı. 1997'de Helsinki'deki üçüncü konferansta bu rotalara eklemeler yapıldı ve on adet Pan Avrupa Koridoru böylece sabitlendi. Bu yüzden bu koridorlara Helsinki Koridorları da deniliyor. Bu koridorlar Avrupa-Asya ulaştırma bağlantılarının tanımlanması ve ulusal taşımacıların kapasitelerinin güçlendirilerek Asya-Avrupa arasında aktif ve etkin ulaştırmanın sağlanması amacıyla



oluşturuldu. 4. Koridor İstanbul'da sona eriyor. Fakat Türkiye, bu Koridorun İstanbul'a kadar olmasını değil, Türkiye üzerinden doğu ve güneydoğu yönünde uzatılması için öneride bulundu. 4. Koridorunun Türkiye topraklarındaki uzunluğu 261 kilometre.

Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)

TRACECA ile; Avrupa, Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya ülkelerinde İpek Yolu'nun yeniden canlandırılarak uluslararası ulaştırmanın gelişmesi hedefleniyor. TRACECA Teşkilatı 1998 yılında Bakü Zirvesinde imzalanan, 12 ülke tarafından onaylanmış olan Çok Taraflı Temel Anlaşma (MLA) uyarınca 2000 yılında kurulmuş hükümetler arası bir komisyona sahip.



TRACECA Teşkilatı üye grubu; Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Özbekistan, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna'dan oluşuyor. Avrupa Komisyonu da TRACECA Teşkilatı ile iş birliği yapıyor.
TRACECA aynı zamanda çok modlu bölgesel bir ulaştırma ağı olarak, ekonomik ilişkileri, ticareti ve ulaştırma bağlantılarını geliştirmeyi amaçlıyor. TRACECA Türkiye karayolları ağı uzunluğu 11.582 km'dir. Türkiye'deki TRACECA karayolu hatları Avrupa üzerinden Kapıkule'den giriş yaparak, yüksek standartlı Karadeniz sahil yolunu takip ederek Sarp sınır kapısına erişen ana hatta bağlantı sağlayan liman (İzmir, Bandırma, Mersin, Filyos) ve sınır kapılarına (Gürbulak, Türkgözü, Kapıköy, Esendere) ulaşan güzergâhlardan oluşuyor.

Trans-Avrupa Ulaştırma Şebekesi Ağları (TEN-T)

Türkiye'de TEN-T (Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları) ile Türkiye ve Avrupa Birliği ülkeleri arasında kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımının kolaylaştırılması için iyi bir ulaştırma altyapısı oluşturularak bunun trans-Avrupa ulaştırma ağlarına eklemlenmesini sağlamak amaçlanıyor. Ülkemiz, hızlı, güvenilir çok modlu (multi-modal) ulaştırma altyapısının oluşturulmasına ve Karadeniz, Asya, Orta Doğu ve Akdeniz bölgeleri ile Avrupa arasında gerekli ulaştırma bağlantılarının sağlanmasına büyük önem veriyor.
Türkiye TEN-T Haritası "21 nolu Trans-Avrupa Ağları Faslı" çalışmaları kapsamında hazırlanmış ve 21 Haziran 2016 tarihinde Rotterdam'da gerçekleştirilen bakanlar toplantısında onaylandı.
Ayrıca Türkiye'nin TEN-T ağına ilişkin ulaştırma verilerinin Coğrafi Bilgi Sistemleri tabanlı bir sistemde depolanması, haritalanması, analizi, raporlanması, karar alıcılara öneriler sunabilmesi ve Avrupa Komisyonuna iletilebilmesi amacıyla hazırlanan ve AB fonları kullanılarak gerçekleştirilen Ulaştırma Bilgi Yönetim Sistemi Projesi (UBYS - TIMS) 14 Haziran 2016 tarihinde başladı ve 23 Kasım 2017 tarihinde de tamamlandı. Türkiye TEN-T Kapsamlı Karayolu Ağı uzunluğu toplam 16.799 kilometre ve bunun 9.212 kilometresini Çekirdek Karayolu Ağı oluşturuyor.



AVRUPA BAĞLANTILI DİĞER ULAŞTIRMA KORİDORLARI

Bir Kuşak Bir Yol Projesi

Kuşak ve Yol Girişimi kara ve deniz hatları üzerinden Çin'den Avrupa'ya kadar uzanan bir kuşak içerisinde lojistik altyapısının güçlendirilmesini amaçlıyor. Türkiye kıtalar arası merkezi konumu sayesinde Kuşak ve Yol Girişimi için merkezi bir noktada yer alıyor.
Kuşak ve Yol Girişimi, Çin Devlet Başkanı Xi Jinping tarafından bir vizyon olarak 2013 yılında açıklandı, sonrasında 28 Mart 2015 tarihinde Çin Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu tarafından açıklanan eylem planı ile birlikte resmiyet kazandı. 21. Yüzyıl'ın şu ana kadar en kapsamlı uluslararası ekonomik programı olarak tanımlanan girişim ile Asya ile Avrupa arasındaki bağlantıların, demiryolu, karayolu, liman, dijital altyapı ve enerji altyapısı üzerinden kuvvetlendirilmesi amaçlanıyor. Dolayısıyla Kuşak ve Yol Girişimi her şeyden önce güzergâh üzerindeki ülkelerin kendi içerilerindeki altyapının geliştirilmesi ve sonra da bu ülkeler arasındaki bağlantıların altyapısının kuvvetlendirilmesine yönelik bir girişim. 2021 başı itibarıyla Çin, Kuşak





ve Yol Girişimi'ne yönelik olarak Türkiye dahil 138 ülke ve 31 uluslararası örgütle toplam 202 anlaşma imzaladı.

Trans - Avrupa Kuzey - Güney Otoyolu Projesi(TEM)

Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM) Projesi, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun (BM/AEK- UN/ECE) teknik ve idari desteğiyle 1977 yılında kurulmuş bir alt bölgesel işbirliği projesi olarak öne çıkıyor. 14 üye ülke (Avusturya, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Çekya, Ermenistan, Gürcistan, Hırvatistan, İtalya, Litvanya, Polonya, Romanya, Slovakya, Slovenya ve Türkiye) ve dört gözlemci statüde ülkeden (İsveç, Ukrayna, Sırbistan ve Karadağ) oluşan TEM Projesi, batıda Avrupa Birliğinin Trans-Avrupa Yol Ağına ulaşırken, doğuda ve güney-doğuda Kafkasya ve Batı Asya'nın karayolu sistemleriyle doğrudan bağlantılar sağlıyor. Baltık, Adriyatik, Ege, Doğu Akdeniz ve Karadeniz'i bağlayan, bölünmüş ve her bir yönde en az iki şeritli, yüksek fiziki ve geometrik standartlara sahip güvenli, kesintisiz ve konforlu trafik hizmeti veren modern bir otoyol ve ekspresyol sisteminin inşası ve yönetimiyle bölgenin sosyal ve ekonomik gelişmesine katkı sağlamayı hedefleyen TEM Projesi, Avrupa Birliği üyesi ülkelerinin Trans-Avrupa Ağları ile büyük oranda örtüşüyor.

Toplam uzunluğu 24 bin 931 kilometre olan TEM Projesi yol ağının ülkemiz sınırları içinde kalan bölümü 6 bin 940 kilometre olup, bu uzunluk tüm TEM ağının yaklaşık yüzde 28'ini oluşturuyor. Proje, Türkiye sınırları içerisinde Kapıkule Sınır Kapısından başlayıp, doğuda Sarp, Gürbulak sınır kapılarına, güneyde Cilvegözü ve Habur sınır kapılarına ulaşıyor. TEM Projesi kapsamında yer alan yollarımızın büyük bölümü aynı zamanda Uluslararası E-Yolları ağının bir parçası.



TRANS-HAZAR ULUSLARARASI TAŞIMACILIK GÜZERGÂHI İÇİN ALMATI'DA ÇALIŞMA GRUBU TOPLANTISI YAPILDI

29-30 Mart 2022'de Almatı'da (Kazakistan) Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Rotasının (TITR) geliştirilmesine ilişkin Çalışma Grubu toplantısı yapıldı. Toplantıya TİTR üyesi firmalar katıldı. Toplantıda, 2022 yılı için TITR güzergahı boyunca yük taşımacılığının hacmi (tahmini) ve tarife koşulları, Aktau ve Hovsan (Bakü) limanları arasında besleme gemilerinin düzenli seferleri konusunda konular tartışıldı ve belirli anlaşmalara varıldı. Konteynırların nakliyesi için ve ayrıca TITR güzergâhı boyunca kesintisiz nakliyeyi sağlamak için güncel konular ve üzerinde anlaşmaya varılan konular üzerinde anlaşmaya varıldı.
Ayrıca, Samruk-Kazyna JSC liderleri, Kazakistan Cumhuriyeti Sanayi ve Altyapı Geliştirme Bakanlığı, Azerbaycan Cumhuriyeti Dijital Kalkınma ve Ulaştırma Bakanlığı arasında 9 Mart'ta Bakü'de varılan anlaşmaların uygulanması amacıyla, 2022'de Kazakistan, Azerbaycan ve Gürcistan'dan TITR'nin ilgili üyeleri, TITR güzergahında tek bir nakliye operatörü oluşturmak için atılacak diğer adımları tartıştı.

Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergahı (TITR)

Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergahı (Trans-Caspian International Transport Route-TITR), Güneydoğu Asya ve Çin'den başlayarak Kazakistan, Hazar Denizi, Gürcistan, Azerbaycan, Türkiye, Ukrayna ve diğer Avrupa ülkelerinden geçiyor. Avrupa ve Asya'yı kapsayan Avrasya, hızla dünyadaki nüfusun yüzde 65'inden fazlasının; enerji kaynaklarının yüzde 75'inin ve GSYH'nin yüzde 40'ının bulunduğu büyük bir pazarın içerisinde yer alıyor.

MERSİN



LOJİSTİK VE TAŞIMACILIK FUARI

28 Eylül
01 Ekim **2022**

CNREXPO
MERSİN YENİŞEHİR



0 212 **465 7474** 0 212 **465 7476 - 77** | **www.cnrexpo.com**

BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ (TOBB) DENETİMİNDE DÜZENLENMEKTEDİR.

CNR HOLDING

IAEE



ORTA KORİDOR'UN ETKİNLİĞİ ARTACAK

İPEK YOLU'NUN TARİH BOYUNCA OLDUĞU GİBİ BUGÜN DE TAŞIMACILIKTA CAZİBE MERKEZİ DURUMUNDA OLDUĞUNU SÖYLEYEN İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK FAKÜLTESİ DEKANI PROF. DR. ABDULLAH OKUMUŞ, "ANCAK KUZEY KORİDORU RUSYA-UKRAYNA SAVAŞININ ETKİSİYLE SIKINTIYA GİRDİ. GÜNEY KORİDORU İSE PRATİK DEĞİL. BU NEDENLE ORTA KORİDORUN DÜNYA TİCARETİNDEKİ ETKİNLİĞİ ARTACAK" DİYOR.

İstanbul Üniversitesi Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Abdullah Okumuş, Pandemi ve Rusya-Ukrayna Savaşı'nın ani şoklara hazırlıklı ve tedarikli olmanın önemini acı bir tecrübeyle tüm dünyaya gösterdiğini söylüyor. Yaşanan krizleri doğru okuyan, hatta yönlendirebilen ülkelerin şoklardan daha az etkilendiğini aktaran Okumuş, yeni ticaret anlayışı ve taşıma güzergâhlarındaki değişim ile ilgili değerlendirmelerde bulundu.

ULAŞTIRMAYA YAPILAN YATIRIMLAR, REFAHIN VE MUTLULUĞUN DA ALTYAPISINI OLUŞTURUYOR

Neden dünya genelinde ulaştırma altyapılarına büyük yatırımlar yapılıyor sorusuna cevap veren Okumuş, ulaştırma altyapı yatırımlarının ülkelerin kalkınma hamlelerinde merkezi bir yere sahip olduğunu belirtiyor ve söz konusu yatırımların küresel ilişkilerin çok güçlü olduğu günümüz dünyasının ekonomi ve ticaretinde yalnızca lokal bazlı iyileşmelere değil aynı zamanda küresel iyileşmelere de vesile olduğunun altını çiziyor.

Bu yatırımların birçok alanda hayatımıza dokunan kısa veya uzun dönemde ortaya çıkan doğrudan veya dolaylı sonuçları olduğunu anlatan Okumuş şöyle devam ediyor:

"Ülkemizdeki ulaştırma altyapı yatırımlarına baktığımızda etkisini kısa sürede

gösteren birçok önemli proje öne çıkıyor. Örneğin, Avrasya Tüneli İstanbul'da bir yakadan diğer yakaya daha kolay ve konforlu bir geçiş sağlayarak trafik yükünü hafifletmede önemli bir rol üstlendi. Böylece vatandaşlarımızın refah ve yaşam kalitesinde önemli iyileşmeler ortaya çıktı. Bu sadece bir örnek. Ulaştırma altyapı yatırımlarının daha uzun dönemde ortaya çıkan sonuçlarından birisi ise taşımacılık kanallarındaki etkinlik ve verimliliği artırarak ülkelerin üretim ve ticaret faaliyetlerini olumlu yönde etkilemesidir. Türkiye ekonomisinin ve ticaretinin özellikle pandemi öncesi dönemde kaydettiği başarılarda ulaştırma altyapısına yapılan yatırımların belirleyici bir rolü bulunmaktadır."
Ulaştırma altyapı yatırımlarının büyük harcamalar gerektirdiğini aktaran Okumuş, "Bu yatırımları yapmayarak bugün için tasarruf sağlamak mümkün gözükebilir. Ancak bu yaklaşımla başka bir noktayı ıskalamış oluruz. Söz konusu yatırımlar ülkelerin, toplumların ve bireylerin gelecekteki refahının ve mutluluğunun da altyapısını oluşturuyor. Bunun farkında olan ülkeler ticarette dışa bağımlı bir yapıdan kurtulmak, ihracat odaklı büyümek, sürdürülebilir bir ekonomi modelini tesis etmek veya korumak için ulaştırma altyapı yatırımlarına büyük önem veriyor" diyor.

TEDİRİK ZİNCİRİNDEKİ ALIŞILAGELMİŞ BAĞIMLILIKLAR BİRÇOK ÜLKENİN AYAĞINA BAĞ OLDU

Pandemi ve Rusya Ukrayna savaşı gibi gelişmelerin ticarete etkilerini değerlendirerek yeni ticaret anlayışının neler getirdiğini anlatan Abdullah Okumuş, "Pandemi ve Rusya-Ukrayna savaşı ani şoklara hazırlıklı ve tedarikli olmanın önemini acı bir tecrübeyle tüm dünyaya bir kez daha hatırlattı. Pandemi sanki hiç bitmeyecek gibi hayatımıza girdi. Ama geldiğimiz noktada, artık bitmeye yüz tutmuş pandeminin bıraktığı derin izleri silmeye çalışıyoruz. Pandemi döneminde tedarik zincirindeki alışılagelmiş bağımlılıklar birçok ülkenin ve firmanın ayağına bağ oldu. E-ticaret büyük ilgi görürken, e-ticaretin eli ayağı olan lojistik gibi sektörler talepleri karşılamakta zorlandı. Geleneksel ticaret yapan firmaların büyük çoğunluğu finansal sıkıntılarla yüzleşti" açıklamasını yapıyor.

HER KRİZ BİR FIRSATTIR

"Pandemi bitti bitiyor derken, yanı başımızda ne zaman biteceği belli olmayan bir savaş çıktı. Savaş şüphesiz güven ve istikrar ortamını zedeleyen bir durum. Ama her kriz bazıları için fırsat anlamına gelebiliyor" diyerek bu durumun nasıl bir avantaj ortaya çıkaracağı ile ilgili şu değerlendirmeyi yapıyor:



"Savaş dönemlerinde ticaret kısıtlamaları, ambargo gibi uygulamalara başvurulabiliyor. Bunun sonucunda böyle uygulamalara maruz kalan ülkeler zorunlu olarak farklı arayışlara girebiliyor. Nitekim, İran'a ambargo uygulandığı dönemde İran ilaç sektörü gibi birçok sektörde Türkiye ile ticari ilişkilerini daha fazla geliştirme imkanını değerlendirmişti. Bugün yaşanan Rusya-Ukrayna savaşında da benzer bir tabloyu görüyoruz. Dünya'nın birçok ülkesi tarafından yaptırım uygulanan Rusya, Çin ile olan ticari ilişkisini daha fazla güçlendirmeye odaklandığı yeni bir döneme girdi. Sonuç olarak yaşanan krizleri doğru okuyan, hatta yönlendirebilen ülkelerin bugün bu şoklardan daha az etkilendiğini söyleyebiliriz. Ani şok dönemlerinde yalnızca şokun etkisini bertaraf edici önlemler almak yeterli olmuyor. Buna ek olarak şok sonrası dönem için sürdürülebilir stratejilerin üretilmesi gerekiyor. Bu anlayış çerçevesinde yeni ticaret anlayışının çok alternatifli, esnek ve sonuç odaklı olması gerektiği kanaatindeyim."

ORTA KORİDOR DÜNYA TİCARETİNE DAHA ETKİN VE VERİMLİ İŞLER

Pandemi ve Rusya Ukrayna Savaşı ile Asya-Avrupa arasındaki ticarette hangi taşıma güzergâhlarının öne çıkacağını anlatan Abdullah Okumuş, "Asya ile Avrupa arasındaki ticarette farklı alternatifler söz konusu. Çin'den Londra'ya kadar uzanan İpek Yolu tarih boyunca olduğu gibi bugün de taşımacılıkta cazibe merkezi durumunda. İpek Yolu'nun Orta Koridoru olarak adlandırılan kısmı bugün, Kuzey Koridoru ve Güney Koridoruna göre mesafe ve süre açısından çok daha avantajlı. Ülkemiz açısından baktığımızda ise Türkiye, Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu Hattı ile Orta Koridorda yıldızı parlayan bir ülke. Geldiğimiz noktada Kuzey Koridoru Rusya-Ukrayna savaşının etkisiyle sıkıntıya girmiş durumda. Güney Koridor ise pratik bir çözüm sunmuyor. Bu bakımdan, özellikle demir yolları ve deniz liman bağlantı yatırımlarına ağırlık verildiği takdirde Orta Koridorun dünya ticaretine daha etkin ve verimli olarak hizmet edebileceğini düşünüyorum" diyerek Türkiye'nin öne çıkan ülke olacağına işaret ediyor.
Peki Türkiye transit taşımalarda nasıl bir rol oynayabilir? Bunun için neler yapılması gerekir? sorusuna cevap veren Okumuş, "Transit taşımacılık yapan ülkeler taşınan malların ne göndericisi ne de tüketicisi olmadan taşıma faaliyetlerine ev sahipliği yapıyor. Bir ülkenin transit taşımacılıkta başarılı olabilmesi için özellikle elverişli bir konuma sahip olması, ulaştırma altyapısının güçlü, taşıma modlarındaki yetkinliklerinin gelişmiş olması gerekiyor" diyerek bu bakımdan Türkiye'nin transit taşımacılık için son derece elverişli bir konuma ve potansiyele sahip olduğunu söylüyor.

KÜRESELLEŞMEDEN YERELLEŞMEYE DÖNÜŞ TÜRKİYE İÇİN FIRSAT

ÖNÜMÜZDEKİ DÖNEMLERDE OFFSHORE'DAN NEARSHORE'A DÖNME EĞİLİMİNDE ARTIŞ GÖRÜLECEĞİNİ SÖYLEYEN BEYKOZ ÜNİVERSİTESİ İŞLETME VE YÖNETİM BİLİMLERİ FAKÜLTESİ LOJİSTİK YÖNETİMİ BÖLÜM BAŞKANI DOÇ. DR. EZGİ UZEL AYDINOCAK, PANDEMİ İLE BAŞLAYAN BU EĞİLİMİN RUSYA-UKRAYNA SAVAŞI İLE HIZLANACAĞINI SÖYLÜYOR. TÜRKİYE'NİN ALTERNATİF BİR GÜZERGÂH OLMASI İÇİN BUNUN ÖNEMLİ AVANTAJ SAĞLAYACAĞINI AKTARAN AYDINOCAK, "HEM DEMİRYOLU YATIRIMLARINA AĞIRLIK VERİLMESİ, HEM HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA ÖNEMLİ BİR AKTARMA LİMANI OLARAK GÖREV ALMASI, HEM DE KARADENİZ LİMANLARI BAŞTA OLMAK ÜZERE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA AKTİF ROL OYNAMA KONUSUNDA ADIMLAR ATILMALIDIR" DİYOR.

Beykoz Üniversitesi İşletme ve Yönetim Bilimleri Fakültesi Lojistik Yönetimi Bölüm Başkanı Doç. Dr. Ezgi Uzel Aydınocak, son dönemde dünyada ortaya çıkan; pandemi, ABD-Çin ticaret gerilimi ve Rusya-Ukrayna savaşıyla tedarik anlayışının değiştiğini söylüyor. Aydınocak bu gelişmelerin ticarete ve ulaştırmaya nasıl yansıyacağı ilgili sorularımızı cevaplandırdı.

Dünya genelinde ulaştırma altyapılarına büyük yatırımlar yapılıyor. Ulaştırma olanakları; dünya ekonomisi, refahı ve ticareti için neler vadediyor. Neden bu kadar büyük yatırımlara gerek duyuluyor?

Bilindiği üzere altyapı yatırımları hem sermaye birikimi hem de yapısal dönüşüm yoluyla ekonomik kalkınmayı destekleyen önemli unsurlardan biridir. Bu yatırımların içerisinde özellikle ulaştırma yatırımları uluslararası ticareti ve bunun sayesinde ekonomik entegrasyonun önemli bir kaynağıdır. Özellikle dünya üzerinde az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin sahip olduğu zayıf altyapılar gelişmekte olan ülkeler ile kurdukları ekonomik ilişkileri sınırlandırmaktadır. Bu da hem yer üstü hem yeraltı hem de işgücü gibi birçok potansiyele sahip olan az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin küreselleşen dünyadan kopmasına neden olmaktadır. Dolayısıyla bu tür ülkelerin küresel ekonomik faaliyetlere katılımının sağlanmasında ulaştırma alanına yapılacak yatırımlar önem teşkil etmektedir. Çünkü ulaştırma altyapılarına yapılan yatırımlar sayesinde mesafeler azalarak daha geniş ekonomik fay-



da kaynaklarının yaratılacağı bilinmektedir. Bu vesile ile ulaştırma alanında gerçekleşen gelişmeler özel sektör yatırımlarının artmasına, istihdam yaratmaya dolayısıyla ulusal ekonomilerin büyümesine yol açmaktadır. Özellikle mesafelerin kısalması yolculukların daha hızlı gerçekleşmesiyle sonuçlandığı için doğrudan üretkenlik üzerinde olumlu etkisi bulunmaktadır. Bu da yabancı yatırımcılar için o bölgeleri çekici hale getirmektedir. Böylece yeni yatırımcıların ilgili bölgeyi tercih etmesinde önemli rol oynayan ulaştırma yatırımlarının hem yerel ekonomiye hem de uluslararası ticarete canlılık kazandırdığı söylenebilir. Bu kadar büyük yatırımlar yapılması sayesinde elde edilen ekonomik faydaların başında tasarruf edilen iş süresi ve azalan taşıma maliyetleri gelmektedir. Bu tasarrufların da elde edilen üretkenlik ve artan karlar yoluyla Gayri Safi Milli Hasıla'yı arttırdığı ve işletmelere doğrudan fayda sağladığı görülmektedir.

Pandemi ve Rusya-Ukrayna savaşı gibi gelişmeler ticareti nasıl etkiledi? Yeni ticaret anlayışı neler getiriyor?

Bu iki ayrı gündem konusu olarak ele alınmalıdır.

İlk olarak pandemi hakkında ortaya çıkan en büyük gerçek tedarik zincirlerinde kırılmaların yaşanması ve bunun dünya ticareti üzerinde yarattığı olumsuz etkilerdir. Hepimizin tecrübe ettiği COVID-19 salgını dünyanın son 10 yılda yaşadığı tesiri küresel anlamda en yüksek afetlerden biridir. Her sektöre farklı damgasını vuran salgın en büyük darbeyi işletmelerin tedarik zincirlerinde neden olduğu kesintiler ile vurmuştur. Çin'in tüm dünyaya sunduğu arzda yaşanan aksaklıklar ve talepte görülen azalmalar, işletmelerin tedarik zincirlerinin kırılganlığını artırmıştır. Geçici ticaret kısıtlamaları ve bazı ürünlerin temininde yaşanan kıtlık, tedarik zincirlerinin zayıf yönlerini ortaya çıkarmıştır. ABD-Çin ticaret savaşıyla birleşen bu gelişmelerin ekonomik milliyetçiliği tetiklediği söylenebilir. Önümüzdeki dönemlerde offshore'dan nearshore'a dönme eğilimi artış gösterecektir. Dünya çapındaki üreticilerin bu anlamda üretimlerini ya kendi ülkelerine ya da yakın bölge ülkelerine kaydırma fikirleri ortaya çıkacaktır. Ayrıca işletmeler stok maliyetlerini azaltmak amacıyla yalın

üretim stratejilerini tercih etme yönünde kararlar verebilirler.
Bununla birlikte işletmelerin tedarik zincirinde risk yönetimi/kriz yönetimi kavramlarına daha fazla yatırım yapması, tedarik zincirlerinde dayanıklılıklarını artırarak olası değişimlere daha hızlı yanıt verebilen, hızlı toparlanabilme/uyum sağlayabilme yeteneklerini geliştirdikleri, daha esnek yapılara dönüşmeleri gerekecektir.
İkinci gündem konusu olan Rusya-Ukrayna savaşını siyasi anlamda değil de dünya ekonomisinin ve uluslararası ticaretin nasıl küreselleşme sayesinde birbirinden etkilendiğini gösterme açısından el alırsak askeri girişimi nedeniyle Rusya'ya uygulanan ticari yaptırımların Dünya Bankası paydaşları ve diğer uluslararası paydaşlar tarafından devam ettirileceği öngörülmektedir. Elbette bu da "işgalci" olarak görülen Rusya ile ilişkili işletmelerin artan protestolar ve hem ulusal hem de uluslararası alanda korumaları gereken çıkarları yüzünden uzun dönemde Rusya dışındaki alternatiflere yönelmeleri potansiyelini ortaya çıkarmaktadır. Hatta şimdiden bilinen birçok firmanın yatırımlarını Rusya'dan Ukrayna'ya kaydırdıkları bilinmektedir.
Dünya Bankası'nın "Ukrayna'daki Savaşın Küresel Ticaret ve Yatırım Üzerindeki Etkisi" üzerine kaleme aldığı raporda dünya ticareti bu savaş nedeniyle yüzde 1 azalacak ve küresel GSYİH yüzde 1'in biraz altına düşecek şeklinde görüş bildirilmiştir. Aynı raporda ülkelerin bu savaştan nasıl etkileneceği konusuna bakıldığında, Vietnam, Tayland ve Meksika gibi imalat ihracatçılarının özellikle enerji yoğun sektörlerinde keskin bir düşüş beklenirken aralarında Türkiye'nin de bulunduğu tarım ihracatı yapan Hindistan ve Brezilya gibi ülkeler ile fosil yakıt ihracatçıları olarak bilinen Nijerya ve Orta Doğu'daki ülkelerin ihracatlarında artış öngörülmektedir. Esasen bu savaşın etkisinin görüldüğü en büyük iki sektör gıda ve enerji piyasalarıdır. Zira bilindiği üzere 2019 yılında Rusya ve Ukrayna birlikte dünya buğday ihracatının %25'ini, mısır ihracatının da %14'ünü gerçekleştirmiştir. Küresel ekonomi sayesinde birçok ülke bu mal ticaretine bağımlıdır ve bu anlamda yaşanacak gıda krizi önemli bir sorun teşkil etmektedir. Savaşın etkisini gösterdiği ikinci sektör ise enerji sektörüdür. Rusya, dünya üzerinde ham petrolün % 14'ünü ve doğal gazının % 9'unu sağlayan dünyanın en büyük enerji tedarikçilerinden biridir. Dolayısıyla ham petrol fiyatlarında gerçekleşebilecek artışların üretim ve taşıma maliyetlerini artıracağı ve ticaretin bu anlamda olumsuz etkileneceği beklenmektedir. Aynı şekilde doğal gaz fiyatlarının da yükselmesi tarım dahil birçok alanı olumsuz etkileyecektir.



Dünyada öne çıkacak taşıma güzergahları (Asya-Avrupa ticareti için) hangileri olacaktır?

Uzun zamandan beri gündemde olan ve Türkiye'yi en çok etkileyen taşıma güzergâhı elbette "Bir Kuşak Bir Yol – One Belt One Road (OBOR)" projesidir. Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması, bölgenin büyüme fırsatları ve gelecekteki refahı açısından Türkiye'nin OBOR projesinin önemli paydaşlarından biri olma potansiyeline sahip olduğu bir gerçektir. Bilindiği üzere OBOR Projesi kapsamında Çin – Avrupa hattının büyük bir kısmı Rusya – Kazakistan hattı üzerinden devam etmektedir. Bakü – Tiflis – Kars demiryolu hattının doğru şekilde kullanılması özellikle Rusya'ya uygulanacak yaptırımlar sonrasında Türkiye için önemli bir fırsat olarak görülebilir.

Tüm gelişmeler ışığında Türkiye önemli bir fırsat yakaladı diyebilir miyiz? Türkiye transit taşımalarda nasıl bir rol oynayabilir? Bunun için neler yapılması gerekir?

Az önce belirttiğim gibi salgın nedeniyle offshore'dan nearshore'a dönülmesi söz konusu olduğunda Türkiye bulunduğu konum itibariyle gelişmiş ülke pazarlarına yakın olmasından dolayı bir avantaj elde etme fırsatına sahip olacaktır. Bu yeni eğilimin sonucunda Türkiye'de mal ve hizmet üreten firmaların yeni düzenin ihtiyaçlarına yanıt verecek düzeye gelmelerini sağlamak elzem görünmektedir. Özellikle lojistik performansın geliştirilmesi için atılacak adımlara öncelik verilmelidir.
Özellikle Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle Rusya'ya uygulanan yaptırımlar Türkiye'ye fırsatlar sunacaktır. Örneğin, savaş nedeniyle Rusya'nın Avrupa limanlarıyla bağlantıları kesilmiş ve ihracatı kısıtlanmıştır. Ayrıca Ukrayna'nın Karadeniz limanları ablukaya alınmış ya da işgal edilmiş olduğundan yapılacak mal ticareti için birkaç alternatif yol kalmıştır. Özellikle Avrupa ve Asya arasındaki hava taşımacılığı, Rus hava sahasından kaçınmak için yönlendirmeye ihtiyaç duymaktadır. Üstelik Rusya üzerinden demiryolu taşımacılığı da yavaşlamakta ve hatta ileride planlanan yaptırımlar ile demiryolu taşımacılığını tamamen durdurma riskiyle Rusya karşı karşıya kalabilir. Tüm bunlar olumsuz gelişmeler Türkiye'nin alternatif bir güzergâh olması için avantaj sağlayacaktır. Hem demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmesi, hem havayolu taşımacılığında önemli bir aktarma limanı olarak görev alması hem de Karadeniz limanları başta olmak üzere denizyolu taşımacılığında aktif rol oynaması konusunda adımlar atılmalıdır.

TİCARETTE DEĞİŞİM RÜZGÂRI ORTA KORİDORA DOĞRU ESİYOR!

YEDİTEPE ÜNİVERSİTESİ TİCARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ LOJİSTİK YÖNETİMİ BÖLÜMÜ ÖĞRETİM ÜYESİ DR. ÖZLEM SANRI, SAVAŞ ÖNCESİNDE ASYA VE AVRUPA ARASINDAKİ TİCARETTE KUZEY KORİDORUNUN YOĞUN OLARAK KULLANILDIĞINI SAVAŞIN BAŞLAMASIYLA ORTA KORİDORUN ÖNEM KAZANDIĞINI SÖYLÜYOR. SANRI, ORTA KORİDORUN, KUZEY KORİDORUNA GÖRE 2 BİN KİLOMETRE DAHA KISA OLDUĞUNU, DENİZYOLUNA GÖRE TAŞIMA SÜRESİNİN DE YÜZDE 33 DAHA AZ OLDUĞUNU BELİRTİYOR.

Uluslararası taşmalarda yaşanan sorunlar, pandemi ve Rusya ve Ukrayna arasındaki savaşın bir sonucu olarak ticarette değişim rüzgarlarının estiğini söyleyen Yeditepe Üniversitesi Ticari Bilimler Fakültesi Lojistik Yönetimi Bölümü Öğretim Üyesi Dr. Özlem Sanrı UND'nin Sesi Dergisi'nin sorularını cevaplandırdı.

1. Dünya genelinde ulaştırma altyapılarına büyük yatırımlar yapılıyor. Ulaştırma olanakları; dünya ekonomisi, refahı ve ticareti için neler vadediyor. Neden bu kadar büyük yatırımlara gerek duyuluyor?

Tedarik zincirlerinin küreselleşmesiyle birlikte dünyanın artık farklı noktalarında üretim, dağıtım, satış-pazarlama ve depolama faaliyetleri gerçekleşmektedir. Özellikle üretim, dağıtım ve depolama göz önünde bulundurulduğunda hammadde tedarikinden nihai ürünün müşteriye ulaşma serüveninde ulaştırma altyapılarına tedarik zincirleri bağlı bulunmaktadır ve dağıtımın hizmet kalitesini doğrudan etkileyen faktörler arasındadır. Diğer taraftan ulaştırma ve ekonomik kalkınma arasında da önemli bir ilişki vardır. Şöyle ki, ulaştırma altyapılarına olan yatırım arttıkça ürün ve hizmetlere olan talep artacaktır. İkinci olarak altyapı yatırımları arttıkça yükün teslimat süresi azalacak, zaman ve maliyet faydası sağlanacaktır. Ulaştırma olanaklarının artması üreticinin hammaddeyi daha az maliyetli noktalardan getirmesini kolaylaştıracaktır. Ayrıca ulaştırma olanakları işletmelerin stok maliyetlerine de azaltıcı etkisi bulunmaktadır. Ve son olarak daha iyi ulaştırma olanağı daha fazla doğrudan yabancı yatırımcıyı ülkelere çekmesi anlamına gelmektedir.

2. Pandemi ve Rusya Ukrayna savaşı gibi gelişmeler ticareti nasıl etkiledi? Yeni ticaret anlayışı neler getiriyor?

Önce pandemi ardında Rusya-Ukrayna savaşı ticaretin ekseninin değişmesine sebep oldu. Özellikle pandemiyle birlikte tedarik zincirlerinde ciddi bir darboğaz yaşandı. Bu süreç içerisinde boş



konteyner bulma sıkıntısı, ABD ve İngiltere gibi ülkelerde yaşanan şoför krizi, Süveyş Kanalı'nda yaşanan kaza ile son olarak Rusya-Ukrayna savaşı ticarette değişim rüzgarları estirdi. Günümüzde artık birçok işletme yukarıda sayılan sebeplerden ötürü ve bu durumların sebep olduğu artan navlun oranları sebebiyle tedarik ihtiyaçlarını komşu ülkelerden giderme yoluna gitmeye başlamıştır. Diğer taraftan Rusya'nın önemli bir enerji ihracatçısı. Buradaki enerji ihracatındaki dengeler ticaret akışlarını da etkileyecektir. Ayrıca hem Rusya hem Ukrayna dünyanın 2 büyük tarım üreticisi ve ihracatçısı. Savaşın devam etmesi küresel tarım ticaretini de etkilemektedir.

3. Dünyada öne çıkacak taşıma güzergâhları (Asya-Avrupa ticareti için) hangileri olacaktır?

Burada yine Ukrayna-Rusya savaşının etkilerini görüyoruz. Savaş öncesinde Asya ve Avrupa arasındaki ticarette Kuzey Koridoru yoğun olarak kullanılırken, savaşın başlamasıyla bu rota işlemez hale gelmiştir. Ülkemizin de içinde bulunda Orta Koridor alternatif güzergâh haline geldi. Ancak bu rota üzerindeki ülkelerde ciddi ulaştırma ve lojistik altyapı eksiklikleri söz konusu. Özellikle Türkmenistan-Kazakistan-Azerbaycan hattı üzerinde lojistik merkezlerin kurulması, gümrük sistemlerinin ve vergilerin birbirleri ile uyumlu hale getirilmesi önerilmektedir. Ayrıca Orta Koridorun, Kuzey Koridoruna göre çeşitli avantajları da vardır. Örneğin Orta Koridor, Kuzey Koridoruna göre 2 bin kilometre daha kısadır ve denizyoluna göre taşıma süresi yüzde 33 daha azdır. Dolayısıyla bu fırsatın kaçırılmaması adına güzergâhtaki sorunların hızla çözümlenmesi önerilmektedir.

4. Tüm gelişmeler ışığında Türkiye önemli bir fırsat yakaladı diyebilir miyiz? Türkiye transit taşımalarda nasıl bir rol oynayabilir? Bunun için neler yapılması gerekir?

Tüm gelişmeler ışığında evet Türkiye için önemli hatta tarihi bir fırsat söz konusu. Yukarıda saydıklarıma ek olarak Orta Koridorda sayılan ülkelerdeki lojistik ve teknik eksikliklerin giderilmesinde ülkemiz öncü rol oynayabilir. Türkiye sahip olduğu coğrafik avantajı, ülkemizde pandemi sürecinde çok iyi iş çıkartan lojistik işletmelerinin yetkinliklerini kullanarak ve halihazırdaki ulaştırma altyapı yatırımlarıyla beraber küresel transit taşımalardan pay alabilir. Diğer taraftan tüm dünyada lojistik dijital dönüşüm süreci içerisinde. Başta uzak doğu ve Avrupa limanları olmak üzere dünyada pek çok liman akıllı ve yeni nesil teknolojilerle donatılmış durumda. Bu konuyla ilgili ciddi yatırımlar yapmakta, bazı uygulamaları test etmektedir. Otonom araçların kullanıldığı, süreçlerin uzaktan yönetildiği bir dönemde ülkemiz limanlarının da bu dijital dönüşüme uyum sağlaması önemlidir.



AVRUPA'DA KARAYOLU TAŞIMACILIĞININ ORANI ARTIYOR

EUROSTAT TARAFINDAN YAYINLANAN YÜK TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN VERİLERDEN ELDE EDİLEN BİLGİLERE GÖRE AVRUPA'DA KARAYOLU TAŞIMACILIĞININ ORANI YÜZDE 77'YE ULAŞTI. 2012 YILINA ORANLA KARAYOLU TAŞIMACILIĞININ PAYI YÜZDE 4 ARTIŞ KAYDETTİ. İRLANDA (%99), YUNANİSTAN (%97) VE İSPANYA (%96) KARAYOLUNU EN ÇOK KULLANAN ÜLKELER OLDU.

Avrupa karayolu taşımacılığının oranını azaltmaya çalıştıkça karayoluna olan talep artıyor. Öyleki son 10 yılda karayolunun payı Avrupa'da yüzde 4 oranında arttı. Rakamlar Eurostat tarafından yayınlanan 2019-2020 yük taşımacılığına ilişkin verilenden elde edildi. Pandemide karayolu olan talebin artmasıyla birlikte bu oranın daha da yukarı çıkması yüksek bir ihtimal olarak değerlendiriliyor.

Avrupa'da ülke içi yüklerin 4'te üçünden fazlası (yüzde 77) karayoluyla taşınıyor. Demiryolu ve iç su yolları taşımacılığı ise hedeflerini bir türlü yakalayamıyor. Tüm desteklere ve yönlendirmelere rağmen demiryolu taşımacılığının payı yüzde 17 oldu. İç su taşımalığının payı ise yüzde 6'da kaldı.

Karayolu taşımacılığının payı 2019 yılına göre 1 puan ve son on yılın en düşük payın kaydedildiği 2012 yılına göre 4 puan arttı. Bu arada, demiryolu taşımacılığının payı 2020'de (%17) düşük bir noktaya ulaştı. 2019 yılına göre 1 puan, son on yılın en yüksek payın kaydedildiği yıl olan 2011 yılına göre ise 2 puan azaldı.

İç su yollarının payı da 2020'de bir miktar azalarak (%6) 2018'de gözlemlenen aynı düşük noktaya ulaştı. 2019'a göre 0,2 puan ve son on yılın en yüksek payın kaydedildiği yıllara göre 2 puan azaldı (2010, 2012 ve 2013).

Karayolu taşımacılığı, 2020'de neredeyse tüm AB Üye Devletlerinde iç yük taşımacılığının ana ulaşım şekliydi ve 16 üye devlette iç yük taşımacılığının yüzde 70'inden fazlasını oluşturuyordu. Tek istisna, demiryolu taşımacılığının ana kara taşımacılığı modu olduğu ve ülke içi yük taşımacılığının sırasıyla yüzde 65 ve yüzde 57'sini oluşturduğu Litvanya ve Letonya'ydı. Bunlar, AB üye devletleri arasında demiryolu taşımacılığının en yüksek paylarıydı. Litvanya'da taşımaların sadece yüzde 35'i karayolu ile gerçekleştirilirken, Letonya'da bu taşıma şekli yüzde 44'e tekabül ediyor.

2020'de karayolu taşımacılığında en büyük paya sahip olan üye devletler; İrlanda (%99), Yunanistan (%97) ve İspanya (%96) oldu. İç su yollarında en büyük paya sahip ülkeler Hollanda (%42), Bulgaristan ve Romanya (her ikisi de %29) oldu.

Lojistik sektöründe karayolu taşımacılığı, globaldeki liderliğini sürdürüyor. Ürünlerin bir noktadan diğer bir noktaya transferinde, globalde de karayolları hala baskın sektör olarak yer alıyor. Dünya ortalamasında yük taşımasının yüzde 70'i karayolları ile yapılıyor. Avrupa Birliği ortalaması yüzde 77'ye ulaşırken, bu oran ABD'de yüzde 70, İngiltere'de yüzde 60 olarak gerçekleşiyor. Türkiye'de ise, taşımanın yüzde 90'ı karayollarıyla yapılıyor. Türkiye ihracatının yüzde 40'ı da karayoluyla gerçekleşiyor. Sektör değer bazında 100 milyar dolarlık bir ticareti üstleniyor.

Tırport tarafından yapılan açıklamada, Türkiye'de karayolu taşımacılığı belirli bölgelerde yoğunlaşmış durumda. Ülkemizde, iller arasında gerçekleşen en yoğun karayolu yük taşıma trafiği "Kocaeli-İstanbul" arasında gerçekleşiyor. Bunu, İstanbul-Ankara, Bursa-Kocaeli, Ankara-Adana, Bursa-İstanbul, İstanbul-İzmir, Mersin-Adana, Antalya-Mersin, Antalya-İstanbul, Çanakkale-Balıkesir, Konya-Ankara, Konya-Adana, Samsun-Trabzon, Çorum-Samsun, Adana-Gaziantep aksları takip ediyor. Yine, ülkemizdeki en yoğun kamyon trafiği ise, Gebze-Kocaeli arasında gerçekleşiyor ve bu hattı Gebze-İstanbul, Adana-Mersin, Tarsus-Adana, Ankara-Polatlı, Nilüfer-Gemlik, Bursa-Balıkesir, Çorlu-İstanbul, Çumra-Konya hatları takip ediyor.

Ülkemizde yurtiçi taşımacılığın yüzde 92'si karayoluyla yapılıyor. Uluslararası taşımacılıkta da karayolunu oldukça etkin olarak kullanıyoruz. En büyük ihracatımızın gerçekleştiği Avrupa'ya yapılan taşımalarda karayolu en çok kullanılan taşıma şekli. İhracatımızın değer bazında 100 milyar dolarlık kısmını Avrupa'ya yapıyoruz ve bunun yarıya yakını karayoluyla gerçekleştiriliyor.



SEKTÖRDE TEKERLEKLER DİJİTAL DÖNÜYOR!

DÜNYA BÜYÜK BİR DİJİTAL DÖNÜŞÜMDEN GEÇERKEN LOJİSTİK DE BU DÖNÜŞÜMÜN ÖNCÜ SEKTÖRLERİNDEN. LOJİSTİK SÜREÇLERİN İÇERİSİNDE; MOBİLİTE TEKNOLOJİLERİNDEN BULUT TEKNOLOJİLERİNE, NAKLİYE OPERASYON SİSTEMLERİNDEN ROBOTİK SÜREÇ OTOMASYONU TEKNOLOJİLERİNE KADAR BİRÇOK UYGULAMA YER ALIYOR. SEKTÖRDE DİJİTAL DÖNÜŞÜM YOLCULUĞUNA GİREN VE BU YOLCULUKTA TEKNOLOJİ VE İNSAN YATIRIMLARINI DOĞRU PLANLAYAN FİRMALAR YEREL VE ULUSAL REKABET ORTAMINDA CİDDİ BİR AVANTAJ SAĞLIYOR. ÜRETİCİ FİRMALAR DA LOJİSTİK TEDARİKÇİLERİNDEN DİJİTAL DÖNÜŞÜM BEKLERKEN KÜÇÜK FİRMALAR İÇİN EN BÜYÜK ZORLUK İSE MALİYET.

Sektörde optimizasyon, hız, verimlilik ve zamanlama çok önemli ve firmaların ürün, hizmet ve bütün iş modellerini dijital dönüşümle yeniden şekillendirmesi gerekiyor. UND üyelerinin Endüstri 4.0'a daha hızlı uyum sağlayabilmesi ve sektörün dijital dönüşümüne katkı sağlayabilmek adına "Dijitalleşme Çalışma Grubu"nu hayata geçirdi. UND üyesi firmalar oluşturulan "Dijital Çözüm Platformu" ile dijital dönüşüm için yapılması gereken tüm çalışmalara ve bilgilere buradan ulaşabilecekler.
Sektörde dijitalleşmenin çok geniş bir kapsamı var ve bu da zorlukları ve maliyeti birlikte getiriyor. UND Dijitalleşme Çalışma Grubu Başkanı Cüneyt Ergen sektördeki djital dönüşüm yolcuğu konusunda bilgiler vererek söktürün genel bir fotoğrafını çekti.


Cüneyt Ergen

YENİ TEKNOLOJİLER LOJİSTİĞİN VAZGEÇİLMEZİ OLDU

UND Dijitalleşme Çalışma Grubu Başkanı Cüneyt Ergen, tedarik süreçlerindeki maliyetleri düşürmek için üretim yapan firmaların süreçlerini otomasyon sistemleri ile dijitalleştirdiklerini böylece işletme verimliliklerini artırdıklarını söylüyor. Bu noktada tüketici tercihlerine yetişebilmek adına lojistik süreçlerin de öne çıktığının altını çizen Ergen, "Endüstri 4.0 ile hayatımıza giren yeni teknolojiler lojistik sektörünün de vazgeçilmezleri oldu" diyor.
Ergen, lojistik sektöründe en önemli konunun süreçlerin uçtan uca yönetilebildiği kurumsal kaynak planlaması (Transport Management System, Warehouse Management System) olduğunu söylüyor.
"Büyük işletmeler, genellikle bu tip uygulamalara sahipler ancak süreçler ile uygulamalar arasında uyumsuzluk dijitalleşmeye giden yolda sorunlar çıkarıyor. Büyük işletmelerin dönüşümleri daha kolay oluyor" diyen Ergen, küçük işletmeler ile hiçbir uygulama kullanmayan ya da basit uygulama kullananlarda ise daha büyük sorunlar yaşandığını kaydediyor. Bunun nedenini de "Çünkü teknoloji ve dijitale dönüşümü sağlayacak altyapının olmaması küçük firmaların varlıklarını korumaları için maddi ve insan yatırımları yapmasını gerektiriyor" diye açıklıyor.

ÜRETİCİLER, LOJİSTİKÇİLERDEN DİJİTAL DÖNÜŞÜM BEKLİYOR

Cüneyt Ergen, dijitalleşme olgunluğu ve işletme verimliliğini artıran üretim yapan firmaların aynı dönüşümü aynı süre içerisinde lojistik tedarikçilerinden de beklediğinin altını çiziyor ve "Bu da lojistik sektörüne mevcut maliyetlere ilave finansal yük getiriyor. İlave finansal yük rekabet ortamında ciddi sıkıntılar yaratıyor" değerlendirmesini yapıyor.
Sektörde dijital dönüşüm yolculuğuna giren ve bu yolculukta teknoloji ve insan yatırımlarını doğru planlayan firmaların yerel ve ulusal rekabet ortamında ciddi avantaj sağladığını ifade eden Ergen, "Çünkü yerel ve evrensel firmaların yeni düzende lojistik tedarikçi seçimlerindeki en önemli kriterleri teknolojik kabiliyetler ve lojistiğin her aşamasında izlenebilirlik" diyor.

Devlet tarafından sunulan yatırım ve ARGE teşvikleri firmalara ciddi kaynak ve evrensel oyuncular ile rekabette ciddi avantajlar sağlıyor.

LOJİSTİKÇİLERİN DİJİTAL YOLCULUĞU 2 BAŞLIKTA GERÇEKLEŞİYOR

Ergen, lojistik firmalarının dijitalleşme yolculuğunu 2 başlıkta ele alıyor:
Kurum içi dijitalleşme: Firmalar kendi iç süreçlerini dijitalleştirmek için; Yapay Zeka, Makine Öğrenmesi, RPA Teknolojileri (Robotik Process Automation) , Nesnelerin Interneti, Büyük Veri (Big Data) , Veri Değişimleri (entegrasyon) ve bulut teknolojileri ve mobiliteyi yoğun bir şekilde kullanıyor.
Müşteri ile dijitalleşme: Özellikle hizmet verilen firma ile olan direk etkileşimlerde ciddi dönüşümler yaşanıyor. Bu dönüşüm son yıllarda artan e-ticaret ile ciddi hızlandı. Depolama sistemlerinde kullanılan otonom toplama, yerleştirme sistemleri, küçük kargo teslimatlarında kullanılan insansız hava araçları, düşük kapasiteli yük taşıyabilen otonom elektrikli araçları bunların başında geliyor.

DİJİTALLEŞMEDE MALİYET ENGELİ BÜYÜK ZORLUK GETİRİYOR

"Ülkemizde lojistik sektörü ciddi bir değişim içerisine girmiştir. Ancak kültürel ve maliyet engeli istenilen hıza ulaşımda ciddi bir engel oluşturmaktadır" diyen Cüneyt Ergen, devlet tarafından sunulan yatırım ve ARGE teşviklerinin firmalara ciddi kaynak ve evrensel oyuncular ile rekabette ciddi avantajlar sağladığını söylüyor.
Ergen, lise ve üniversite seviyesinde lojistik bölümlerin açılmasının ileriye dönük kültürel dönüşümün hızlanmasında ciddi rol oynayacağını belirterek, "Özellikle teknoloji firmalarının lojistik sektörüne özel çözümlerinin artması firmaların dijitalleşme yolculuğunda ciddi destek sağlıyor" diyor.



UND DİJİTAL ÇÖZÜM PLATFORMU NEDİR?

UND DİJİTALLEŞME ÇALIŞMA GRUBU KOORDİNATÖRÜ BERKALP KAYA,"DİJİTALLEŞME ÇALIŞMA GRUBU"NUN 2022 HEDEFLERİ ARASINDA YER ALAN "DİJİTAL ÇÖZÜM PLATFORMU" HAKKINDA BİLGİLER VERDİ. UND ÜYESİ FİRMALAR, DİJİTAL DÖNÜŞÜM YOLCULUĞUNDA GEÇECEKLERİ TÜM SÜREÇLER HAKKINDA DİJİTAL ÇÖZÜM PLATFORMU İLE İLETİŞİME GEÇEREK İSTEDİKLERİ CEVAPLARA VE YOL HARİTASINA ULAŞABİLİYOR. KURULAN PLATFORM SAYESİNDE ÜYELER DİJİTALLEŞME SÜREÇLERİNDE YAŞAMIŞ OLDUKLARI SORUNLARI VE ÖRNEK VAKALARI PAYLAŞABİLİYORLAR. SUNULAN ÇÖZÜM ÖNERİLERİ SAYESİNDE UND ÜYELERİNİN DİJİTALLEŞMELERİNE DE DESTEK SAĞLANMIŞ OLUYOR.

Belirlenen konu başlıklarında yetkinlikleri bulunan uygulama mimarları ve süreç mühendisleri için çalışma grubu üyeleri arasından seçilen gönüllüler Dijital Çözüm Platformu üzerinden UND üyeleri tarafından bildirilen soruları yanıtlıyor ve kaydedilen soru-cevaplar üzerinden raporlamalar oluşturuluyor. Şu an için www.unddijital.com adresinde yer alan dijital çözüm platformu tüm UND üyelerinin kullanımına açık. Üyeler aşağıda yer alan başlıklar üzerinden uygulama mimarları ve süreç mühendislerine diledikleri tüm sorularını iletebiliyor:

ARAÇ DONANIM VE MOBİLİTE TEKNOLOJİLERİ

Araç Donanım aracın özelliklerini ve araçtaki teknolojik özellikleri ifade etmek için kullanılıyor. Mobilite ise şirket çalışanlarının işlerini akıllı telefon, tablet, dizüstü bilgisayar gibi cihazlar üzerinden iş için geliştirilmiş farklı mobil uygulamalar ve yazılımlar kullanarak ofis dışında yapmaları üzerine geliştirilmiş bir çalışma sistemi.

BLOCKCHAIN VE IoT

Blockchain bir iş ağındaki işlemlerin kaydedilmesi ve varlıkların takip edilmesi sürecini kolaylaştıran, paylaşılan ve üzerinde değişiklik yapılamayan bir büyük defter. Varlıklar somut (ev, araba, nakit, toprak) veya soyut (fikri mülkiyet, patent, telif hakları, marka) olabilir. Değerli hemen hemen her şey bir blockchain ağında izlenebilir ve üzerinde işlem yapılabilir, bu da riski azaltıyor ve işe dahil olan tüm maliyetlerin düşürülmesini sağlıyor. Fiziksel nesnelerin birbirleriyle ya da daha büyük sistemlerle bağlantılı olduğu "iletişim ağı" şeklinde bir tanıma sahip olan Nesnelerin İnterneti (IoT), en genel haliyle nesnelerin internete bağlı olup

birbirleriyle etkileşim içinde olması anlamına geliyor.

BULUT TEKNOLOJİLERİ

Bulut teknolojisi; bilgisayarlar ve diğer aygıtlar aracılığıyla internet üzerinden istenilen mekânda ve istenilen zamanda her türlü bilgi ve kişisel veriye erişmeyi mümkün kılan teknoloji.

BÜYÜK VERİ TEKNOLOJİLERİ

Basitçe söylemek gerekirse, büyük veri (big data), özellikle yeni veri kaynaklarından daha büyük, daha karmaşık veri kümeleridir. Bu veri setleri o kadar hacimlidir ki, geleneksel veri işleme yazılımı bunları yönetemez. Ancak bu büyük hacimli veriler, daha önce başaramayacağınız iş problemlerini çözmek için kullanılabilir.

CRM VE ONLİNE HİZMETLER

Müşteri ilişkileri yönetimi (CRM), müşterilerle ilişkileri yöneten bir yazılım sistemi. CRM sistemi yalnızca bir çözüm değil. Müşteri ilişkilerini etkili bir şekilde yönetmek, analiz etmek ve iyileştirmek için müşterinin yolculuğunun her adımını destekleyen kapsamlı bir çözümler grubu.

YAPAY ZEKA TEKNOLOJİLERİ

AI kısaltmasıyla da ifade edilen Yapay Zeka, görevleri yerine getirmek için insan zekasını taklit eden ve topladığı bilgilerle kendisini kademeli olarak geliştirebilen sistemler veya makineler anlamına geliyor.



FİLO VE ARAÇ TAKİP SİSTEMLERİ

Araç takip sistemi, aracın internet üzerinden anlık olarak izlenebileceği, geçmişe yönelik istatistiksel raporların alınabileceği ve bu doğrultuda mali kayıpların azaltılabileceği bir sistem. Filo Yönetim Sistemi ise bir filonun yük optimizasyonu ve planlamasından başlayan bir kalite programı ile yükün müşteriye teslimine kadar izlenmesi, yönetilmesi ve diğer tüm yardımcı süreçlerin sırasını, birbirleri ile ilişkisini, ölçümlerini ve tüm süreçlerin iyileştirilmesini amaçlayan bir yönetim sistemi.

İŞ AKIŞI, BAKIM YÖNETİMİ, DOKÜMAN YÖNETİMİ

İş akışı, tasarımınız içerisinde bulunan öğelerin bir iş içerisinde bulunabileceği durumları gösterir. İş Akışı bir öğenin aktörler arasındaki dolaşımı esnasında izleyebileceği adımların bir araya gelmesidir. Genelde bu işlemler iş dünyasında geçerli olan ve tamamlanma kıstasına sahip adımlardan oluşuyor. Bakım yönetimi; bakım faaliyetlerinin planlanması, yürütülmesi, denetimi, kontrolü ve geliştirilmesi amacı ile oluşturulan idari, finansal ve teknik yapıdır. Doküman yönetim sistemi, kâğıda aktarılmaya aday bilginin elektronik ortamda tutulup yönetilmesini ifade ediyor.

NAKLİYE OPERASYON SİSTEMLERİ

İşletmelerin hem gelen hem de giden malların fiziksel olarak taşınmasını planlamasına, yürütmesine ve optimize etmesine yardımcı olmak, nakliyenin yasalarla uyumlu olduğundan ve uygun belgelerin elde bulunduğundan emin olmak için teknolojiyi kullanan bir lojistik platformu. Bu tür bir sistem genellikle daha büyük bir tedarik zinciri yönetimi sisteminin parçası.

ROBOTİK SÜREÇ OTOMASYONU TEKNOLOJİLERİ

Robotik süreç otomasyonu, metaforik yazılım robotlarına veya yapay zekaya / dijital işçilere dayalı bir iş süreci otomasyon teknolojisi biçimidir. Bazen yazılım robotları olarak adlandırılıyor.



www.unddijital.com adresi üzerinde tüm bilgiler yer alıyor ve bu adresten tüm sorulara cevap alınabiliyor.



BİLAL YEŞİL
UND YÖNETİM KURULU
DANIŞMANI

TAŞIMACILIKTA YAKIT TASARRUFU İÇİN NELER YAPILABİLİR?

UND DANIŞMANI BİLAL YEŞİL, TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNÜN EN BÜYÜK GİDER KALEMİ OLAN AKARYAKIT GİDERLERİNİ AZALTMAK İÇİN NELER YAPILABİLECEĞİNİ ANLATTI. "TAŞIMA SÜREÇLERİ GELİŞTİRİLEREK YAKIT TÜKETİMİ AZALTILABİLİR" DİYEN YEŞİL'İN KALEMİNDEN YAPILMASI GEREKENLER:

TAŞIMACILIKTA YAKIT TASARRUFU İÇİN ÖNERİLER

Başta yakıt maliyetleri olmak üzere tüm maliyetlerin arttığı bir ortamda, taşımacılık maliyetlerini kontrol etmek zor. Ama başarılabildiği taktirde, uzun vadede rekabet avantajları sağlayacaktır. Öncelik neden taşıma maliyetlerinde? Taşıma maliyetleri azaltılmadığı taktirde; maliyetler tüm tedarik zinciri boyunca birikecek, taşıma hizmetinin yer aldığı tüm ürün ve hizmetlerin maliyetlerini yükseltecektir ve şirketinizin de maliyetlerinin artmasına neden olacaktır.

Taşıma maliyetleri içinde, yakıt maliyetleri önemli bir oran tutmakla beraber, sorun sadece yakıt maliyetleri değildir. Taşıma maliyetlerini bir çok maliyet etkilemektedir; ekipman, işgücü, sistem altyapısı, finans, işletme maliyetleri ve yakıt. Her şirketin kendine özgü maliyet yapısı vardır ve bu maliyetleri düşürmek için bir potansiyel her zaman mevcuttur.

Yukarda belirtildiği gibi taşıma maliyetleri içinde, ilk sırada yakıt maliyetleri gelmektedir. Taşıma süreçleri geliştirilerek yakıt tüketimi azaltılabilir. Şirketler litre başına yakıt fiyatını sabitlemek yerine, litre başına ne kadar çok iş yapabileceğini düşünmeli, operasyonların sonuçlarına odaklanmalıdırlar. Bu konuda, hızlı kazançların elde edilebileceği farklı alanlar bulunmaktadır.

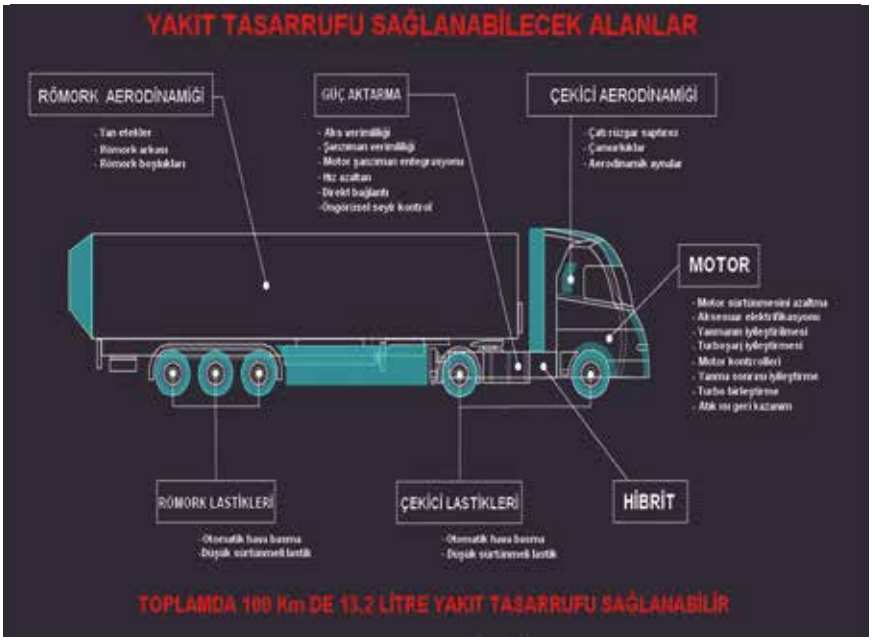
Bu yazıda, maliyetleri azaltma imkânı olan konu ve alanların genel bir tanımının yapılması amaçlanmıştır. Her bir başlık, ayrı bir incelemeye ve hatta kitaba konu olacak genişliktedir. Firmaların ihtiyaçları doğrultusunda, önceliklerini belirlemeleri ve araştırmalarını yapmaları önerilir. En

başta yapılması gereken ise, mevcut durumun tespit edilmesi, buna göre hedeflerin belirlenmesi, yöntemlerin ve çalışma alanlarında önceliklerin belirlenmesi ve bir kişinin süreci yönetmesi için görevlendirilmesi gerekir. Yönetim, işin arkasında olduğunu göstermelidir. Bir fikir vermesi bakımından, aşağıdaki tabloya bakınız.

1. EKİPMAN VERİMLİLİĞİ
Çekici ve römorkların doğru seçimi: Her araç her işe uygun değildir. Bu nedenle, firmalar operasyonlarını iyi analiz etmeli ve operasyonlarına en uygun aracı ve araç konfigürasyonunu seçmelidirler. Bu konuda yapılan bir hatanın maliyeti yüksek olacak, geri dönüşü de mümkün olmayacaktır. Kabin genişliği, görüş alanı, torku, yakıt tüketimi, bakım maliyetleri, satış sonrası hizmetleri, sigorta bedelleri, motor gücü ve hacmi, sürücüyü yorması, titreşim, rüzgar direnci, aks ağırlıkları, hacmi, aktarma oranları, aks aralıkları vs... iyi değerlendirilmelidir. Gerekirse, bu konuda uzmanlardan destek alınmalıdır.

Çekicilerin aerodinamik yapısı: Araştırmalara göre, rüzgar direncini azaltmak için çekici ve römorkların dış yüzeylerinde yapılan iyileştirmeler, yakıt tüketimini azaltmak için oldukça düşük maliyetli bir yöntemdir. Kabin ve çatıya konan rüzgar saptırıcılar ve yönlendiriciler, çekici ve römork arası düzenleyiciler, özel tasarlanmış aynalar, farlar, tamponlar, jant kapakları kullanmak, yakıt tüketiminde yüzde 15'e varan tasarruf sağlayabilmektedir. Bu parçalar daha sonra eklenebileceği gibi, talep edilmesi haline üreticiler tarafından, araca üretim aşamasında da takılabilmektedir. Bu nedenle, sipariş aşamasında, bu sistemlerin sözleşmeye dahil edilmesi durumunda ilk alım maliyetlerini de düşürebilir. Söz konusu ekipmanlardan, kabin üstü rüzgar saptırıcı, tampon altı saptıcısı ve kabin arkası yan flaplar en fazla yakıt tasarrufunu sağlamaktadır.

Rölantide çalışma sürelerini azaltma: Uzun mesafede çalışan kamyon sürücüleri, sürücü kabinini ısıtmak, soğutmak ve cihazları çalıştırmak için motoru boşta çalıştırmaktadır. Ortalama olarak bir kamyon, yılda 1.000 saat kadar rölantide çalışmaktadır. Bu durum maliyetleri yükselttiği gibi, çevreye zarar vermekte ve kirletmektedir. Araç üstü dizel veya batarya ile çalışan ısıtıcı ve soğutucular, güneş panelleri, motor start-stop donanımı ve sürücünün bilinçlenmesi motorun boşta çalışma süresini önemli oranda azaltacaktır.



Yakıt Tasarruf Programları: Bazı şirketler dizel maliyetlerini yüzde 5'e kadar azaltan yakıt alım kartları kullanmaktadır ve uzun vadeli sözleşmeler imzalayarak yakıt fiyatlarını mümkün olduğu kadar sabitlemektedir. Bu şekilde alınan yakıtların alım bilgileri (Km, miktarı, tutarı, istasyon vs...) otomatik olarak kullanılan diğer sistemlere (Telematik, taşıma yönetim vs..) aktarılabilmelidir. Alım sözleşmesinde bu husus yer almalıdır. Yakıt alımları, havanın nispeten serin olduğu akşam, gece veya sabah erken saatlerde yapılmalıdır. Ayrıca, uluslararası çalışan firmalar, fiyat araştırması yaparak, fiyatın uygun olduğu ülkelerde yakıt alımı yapabilirler. Ancak, ülkelerin yakıt alımı konusunda koydukları kısıtlamaları iyi bilmeleri gerekmektedir. Araç alımında, araç üreticisinden, sürücülerin sürüş tarzını değerlendirdikleri özel yazılımı istenmeli ve sürücüler bu yazılım ile değerlendirilmeli, hata ve eksikleri tespit edilerek giderilmelidir. Üreticilerin verdikleri yakıt tüketimlerinin, gerçek hayattaki tüketimi yansıtmadığı bilinmeli, sahada aynı aracı kullanan başka kullanıcıların tecrübeleri öğrenilmelidir.

Lastik Basıncı: Lastik basıncının olması gerekenden düşük olması, yakıt tüketimini kabaca yüzde 1 kadar arttırabilir. Kamyonların kabaca yüzde 20'sinin bir veya birden fazla lastiği düşük hava basıncına sahiptir. Lastik hava basıncı izleme ve tamamlama (TPMS) sistemi, bu sorunu ortadan kaldırır. Bunun sonucunda yüzde 1-2 oranında yakıt tasarrufu sağlanır, gaz emisyonu düşer ve lastik ömrü uzar. Ayrıca lastik sorunları nedeni ile kazalar ve bekleme süreleri azalır, sürücü güvenliğine katkı sağlanır. Sistem kendini bir yılda geri öder. TPMS sisteminin telematik sistemi ile (Araç takip sistemi) entegrasyonu ve gerekli uyarılanın şirket merkezine de iletilmesi artık mümkündür. Araç takip sistemi seçiminde göz önünde bulundurulması faydalı olacaktır. Ayrıca, lastik alımlarında, sürtünme katsayısı düşük olan lastikler tercih edilmeli, aksların ayarı (Birbirlerine paralel olması) kontrol edilmelidir.

Telematik kullanımı: Telematik teknolojisi, sürücü davranışını ve kamyon performansını izleyerek yakıt tüketimini azaltma fırsatlarını belirler. İyi sürüş alışkanlıklarına örnek olarak; daha düşük ortalama hız, daha düşük rölanti süresi, daha yavaş hızlanma ve yavaşlama, daha yavaş frenleme, motor freni kullanımı, ekonomik motor devrine dikkat etme ve düzgün vites değiştirme sayılabilir. Telematik sistemleri, araç CanBUS sisteminden arıza bilgilerini okuyarak, gerekli uyarıları yapabilmeli, video, sıcaklık, alarm gibi çeşitli sensörler ile bağlantı yapılabilmelidir. Bir telematik sisteminin ne kadar çok analog ve dijital bağlantısı olursa o kadar iyi olacaktır.

Peryodik bakım: Bu konu genelde sık sık gözardı edilmektedir. Kamyonların düzenli olarak bakımlarının yapılması, kamyonun en üst performansta çalışmasını sağlar. Yakıt sistemi, aks ve öndüzen ayarları, ayarların uygun olmaması, takog-



raf ayarlarının yanlış yapılması, kabloların irtibatlarının sorunlu olması, kısa develer, diğer mekanik arızalar, yakıt tüketimini arttıracaktır. Firmalar, daha arıza olmadan kendilerini uyarabilecek bakım sistemlerine geçiş yapmalıdır (Öngörüsel bakım).

Hız sınırlandırıcı donanımlarının etkinleştirilmesi: Araç markasına göre değişmekle beraber, belirtilen ekonomik hız (80-90 km/h) ve motor devri (100-1500 devir/dk) arttıkça yakıt tüketimi, zararlı gaz emisyonu, araç donanımlarının aşınması, yolda meydan gelen aşınma ve kaza riski artmaktadır. Ayrıca, yüksek hızlarda meydana gelen kazalarda can ve mal kayıpları yüksek olmaktadır. Mevzuatımıza göre, uluslararası çalışan araçlarda, otobüslerin hızı 100 km/h ile kamyonların hız ise 90 km/h ile sınırlandırılmalıdır. Bu işlemi yetkili teknik servislerde yaptırabilirsiniz. Bu işlem yapılmış ise, aracınız 90 km/h hızın üstüne çıktığında, hız bir dakika sonra tekrar otomatik olarak 90 km/h altına düşecektir.

Doğru ve dengeli yükleme, yüklerin sabitlenmesi: Yüklerin yüksekliği mümkün olduğu kadar alçak tutulmalıdır. Yükseklik arttıkça rüzgar direnci artacak ve yakıt tüketiminin artmasına neden olacaktır. Yüklerin ağırlığı akslara dengeli olarak dağıtılmalıdır. Böylece aorodinamik sürtünme azaltılmış olacaktır. Yükler iyi sabitlenmelidir. Yüklerin sallanması aracın dengesini bozacaktır ve fazladan direnç oluşturacaktır. Savrulan yükler kazalara neden olabildiği gibi, kaza anında ileri doğru fırlayan yükler ciddi hasarlara neden olacaktır.

2. TEDARİK KANALLARININ GELİŞTİRİLMESİ

Tedarik stratejileri; nakliye mesafesini, transit sürelerini, stratejik riskleri ve karbon emisyonlarını önemli ölçüde azaltır. Son yıllarda Çin'de, Ortadoğu'da ve Rusya bölgesinde meydana gelen olaylar, kaynakları çeşitlendirmenin önemini arttırmaktadır. Prensip olarak ihtiyaç duyulan ürün ve hizmetler en yakın tedarikçiden temin edilmelidir. Gerekirse bu imkânın yaratılmasına yardımcı olunmalıdır.

Yurtiçi tedarik: Ürünler ve mallar yurtiçinden tedarik edilir. Öncelik yurtiçinden tedarikte olmalıdır. Dünyada ve bölgemizde önümüzdeki yıllarda ne gibi gelişmeler olacağını öngörmek eskisinden daha zor hale gelmiştir. Bir bölgede meydana gelen olaylar, zincirleme olarak diğer bölgelerde de başka olaylara neden olmaktadır. Bu da yurtdışından yapılan tedariklerde aksamalara ve dolayısı ile maliyetlerin artmasına neden olmaktadır.

Bölgesel tedarik: Yurtiçi tedarike benzer şekilde, aynı kıta veya bölgedeki ve komşu ülkelerdeki tedarikçilerden alımı kapsar. Bir ihtiyaç (Mal veya hizmet) yurtiçinden karşılanamıyorsa, en yakın komşu bölgelere bakılmalıdır. Ama bunun için siyasetin komşular ile iyi ilişkiler kurmuş olması gerekir. İlişkilerin iyi olmadığı bölge veya komşu ülkelerden uzak durulmalıdır. İlişkilerin iyi olmadığı bir ülkeden tedarik yapılıyorsa, ilişkilerin bozulması durumunda ihtiyaçların tedarik edilebileceği başka kaynaklar da hazır edilmelidir.

Çok kanaldan tedarik: Birden fazla kaynaktan tedarik yapılması, tek kaynaktan tedarikin risklerini azaltır. Farklı tedarikçilerden tedarik yapılması, pandemi, savaş, toplumsal karışıklıklar nedeni ile oluşabilecek olumsuzlukların etkilerini asgariye indirir. Tedarik kaynakları nerede olursa olsun, mutlaka yedeklenmelidir.

3. DAĞITIM AĞININ ÇEŞİTLENDİRİLMESİ

Dağıtımların tek bir dağıtım bölgesinden değil, birden fazla bölgesel depodan yapılacak şekilde yapılandırılması, sefer mesafelerini, transit zamanları, yakıt tüketimini ve karbon emisyonlarını önemli ölçüde azaltabilir. Ayrıca, normal işleyişi önleyen ağır hava ve çevre koşullarında, devre dışı kalan bölgelerin yedeklenmesi mümkündür ve dağıtımda süreklilik sağlanmış olur.

4. GÖNDERİLERİN BİRLEŞTİRİLMESİ

Gelecekteki müşteri taleplerini ve dağıtım ihtiyaçlarını otomatik olarak değerlendiren yazılımlar kullanılmak suretiyle, gönderileri birleştirme potansiyeli belirlenebilir. Bir depo veya dağıtım bölgesinde, çeşitli gönderilerin tek bir paket içinde birleştirilmesi, taşıma maliyetlerini önemli ölçüde azaltacaktır. Bu



çözümler web tabanlı olabildiği gibi, yerel sunucu ve bilgisayarlarda da çalışabilmektedir. Bu çözümlerin telematik, taşıma yönetim sistemleri ile bütünleşik çalışması ve yönetim sistemlerinin birbiri ile veri alıp verebilmesi önemlidir. Yeni yazılım tedarik edilirken, mevcut kullanmakta olduğunuz yazılımlar ile bütünleştirilme yeteneği ve hatta önemli müşterilerinizin kullanmakta olduğu sistemlerle de veri alıp verebilmesi özelliği aranmalıdır.

5. EN UYGUN ARAÇ GÜZERGÂHININ SEÇİMİ

En uygun güzergâhın seçilmesi, katedilen mesafeyi kısaltacağından, yakıt tasarrufu sağlanacaktır. Güzergâh planlaması için özel bir yazılım veya web portalı kullanılabilir. Bazı araç takip sistemlerinde, tüm gerekli özellikler ile veya kısmı olarak bu sistem olabilmektedir. Bu uygulamalar, değişen hava ve trafik durumlarını da değerlendirerek, hedefe giden en kısa ve uygun güzergâhı seçebilmektedir. Böylece yakıt tüketiminin ve işgücünün düşürülmesine yardımcı olmaktadır. Kullanılan haritanın, ağır vasıta trafiği için gerekli bilgileri (tünellerin yüksekliği, köprülerin taşıma kapasitesi, girilmesi yasak bölgeler, yasak saatler v s..) içermesi önemlidir. Bu sistem, basit güzergâh seçim yardımcıları ile karıştırılmamalıdır. Sistemde; eldeki araçların taşıma kapasiteleri (plaka, ağırlık ve hacim, konumu), sürücülerin bilgileri (kimliği, kalan dinlenme ve sürüş süreleri, konumu), müşteri bilgileri (konumu, yükleme- teslimat talep ettiği zaman, yüklerin ağırlık ve hacimleri), gideceği yer, dağıtılacak mallar ile ilgili bilgiler (bulunduğu yer, hacim ve ağırlığı, teslimat noktası vs..) gerçek zamanlı hava ve yol durumu, trafik yoğunluğu bilgileri v s.. yer almalıdır. Sistem otomatik olarak hangi araç ve sürücünün, hangi müşteriye gideceği, ne zaman müşteride olacağı, yükleme yapacağı vs.. otomatik olarak belirlenir, müşteri, sürücü ve merkez arasındaki haberleşmeler otomatik olarak gerçekleşir. İnsan müdahalesi asgari düzeyde veya hiç yoktur.

Bu uygulama sayesinde;

- Yükler tam zamanında alınır teslim edilir,
- Gaz emisyonları azalır,
- Yakıt tüketimini ve sürücü çalışma süresini azaltarak, teslimat maliyetini en aza indirir,
- Bekleme sürelerini azaltarak ve trafikten kaçınarak sürücü verimliliğini en üst düzeye çıkarır,
- Sürücü çalışma mevzuatına uyulur, şirket ve sürücüye yüksek cezalar kesilmemiş olur.

Bu uygulama ile, yıllık kat ettiğiniz mesafeyi yüzde10 azalttığını kabul edelim ve bir hesaplama yapalım;

Yıllık yaptığınız km :10.000.000 km
Yüzde 10 :1.000.000 km
100 km yakıt tüketimi :30 Litre/ 100 km
Toplam yakıt tasarrufu / Lt :300.000 Litre
Yakıt tasarrufu / TL :6.600.000 TL (22 TL / Lt.)

6. SÜRÜCÜLERİN EĞİTİMİ

Sürücülerin ekonomik ve güvenli sürüş teknikleri konusunda eğitilmesi, yakıt tüketimini azalttığı gibi, araçların yıpranmasını azaltarak bakım maliyetlerini düşürmekte, kazalar azalmakta, kaza sonucu oluşacak maliyetler ile bekleme süreleri bertaraf edilmektedir. Farklı kaynaklar, bu eğitim sayesinde yüzde 15-20 arasında yakıt tasarrufunun mümkün olduğunu belirtmektedir.

Bu eğitimin içeriği;

- Günlük araç kontrolleri,
- Kötü hava şartlarında araç kullanma,
- Kötü yol koşullarında araç kullanma,
- Frenleme,
- Debriyaj kullanımı,
- Seyir kontrol sistemi kullanımı,
- Motor freni kullanımı,
- Vites seçimi,
- Kazalardan kaçınma,
- Yükleme,
- Hızlanma,
- Güzergâh planlama,
- Araç özellikleri ve aracın yetenekleri,
- Araç momentumundan faydalanma.

7. FİRMALARIN ATIL KAPASİTELERİNİ BİRBİRLERİNE AÇMASI VE KAYNAKLARIN ORTAK KULLANIMI

Bazı firmalar kapasitelerini ve kaynaklarını tam olarak kullanamazken, bazı firmaların ise bu kapasitelere ve kaynaklara ihtiyacı olabilmektedir. Bundan birkaç sene önce, Alman lojistikçilerin kapasite ve kaynaklarını ortak kullanıma açtıkları (tabi ücreti mukabilinde) ve maliyetlerde yüzde 10 oranında tasarruf sağladıkları konusunda bir haber görmüştüm. Böyle bir şey ülkemizde olabilir mi? Bunun gerçekleşebilmesi için firmaların birbirine güvenmesi lazım. Bu pek mümkün değil. Belki devlet veya bir üst yapı (UND) işi organize eder, şeffaf ve adil kriterler belirleyip uygulayabilir. Ama buna ihtiyaç olduğuna inanıyorum.
Sonuç olarak, yakıt fiyatları ne olursa olsun, taşıma maliyetlerini düşürmek için daima birden fazla yöntem ve teknik bulunmaktadır. Bu çözümler hızlıca uygulanabilir ve uzun vadede firmalara rekabette önemli avantaj sağlayabilir.

Toplam filo giderleri	**1.000.000 TL**
Yakıt giderleri (% 35)	**350.000 TL**
Kar	**100.000 TL**
Yakıt tasarruf oranı (% 5)	**17.500 TL**
Toplam kar	**117.500 TL**



KAZAKİSTAN İLE ULUSLARARASI KOMBİNE YÜK TAŞIMACILIĞI ANLAŞMASI İMZALANDI

CUMHURBAŞKANI ERDOĞAN, KAZAKİSTAN CUMHURBAŞKANI KASIM CÖMERT TOKAYEV İLE BAŞBAŞA GÖRÜŞME GERÇEKLEŞTİRDİ. GÖRÜŞME SONRASI İKİ ÜLKE ARASINDA 15 YENİ ANLAŞMA İMZALANDI. TÜRKİYE CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ İLE KAZAKİSTAN CUMHURİYETİ HÜKÜMETİ ARASINDA ULUSLARARASI KOMBİNE YÜK TAŞIMACILIĞI ANLAŞMASI, ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAİSMAİLOĞLU VE KAZAKİSTAN CUMHURİYETİ SANAYİ VE ALTYAPI GELİŞTİRME BAKANI KAİRBEK USKENBAYEV TARAFINDAN İMZALANDI.

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve Kazakistan Cumhurbaşkanı Kasım Cömert Tokayev gerçekleştikleri baş başa görüşmenin ardından ortak basın toplantısı düzenledi. Cumhurbaşkanı Erdoğan ve Tokayev anlaşmaların ardından ortak basın toplantısında konuştu. Erdoğan "5 milyar dolar olarak belirlediğimiz hedefimizi geride bıraktık. İnşallah birlikte atacağımız adımlarla 10 milyar dolar hedefine ulaşacağız." dedi. Tokayev ise açıklamasında, "Türkiye, Kazakistan için çok önemli bir stratejik ortaktır. Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın her zaman bize destek olduğunu biliyoruz. Erdoğan vizyon sahibi bir lider." ifadelerini kullandı.

Türkiye ile Kazakistan arasında ulaşım, savunma sanayii, askeri istihbarat, bilişim teknolojileri, kültür, tarım, taşımacılık, ticaret, gümrük, çevre, eğitim, gençlik, iletişim ve arşiv alanında 15 anlaşma imzalandı. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ile Kazakistan Cumhurbaşkanı Kasım Cömert Tokayev, huzurunda ortak anlaşmalar imza altına alındı. Anlaşmalar çerçevesinde Cumhurbaşkanı Erdoğan ile Kazakistan Cumhurbaşkanı Tokayev, iki ülke arasında Geliştirilmiş Stratejik Ortaklığa İlişkin Ortak Bildirisi'ne, imza attı.

Türkiye Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı ile Kazakistan Enformasyon ve Toplumsal Kalkınma Bakanlığı arasında Kitle İletişim Alanında İşbirliğine İlişkin Mutabakat Zaptı'nı Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanı Fahrettin Altun ile Kazakistan Cumhuriyeti Enformasyon ve Toplumsal Kalkınma Bakanı Askar Umarov imzalanırken, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kazakistan Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Uluslararası Kombine Yük Taşımacılığı Anlaşması, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu ve Kazakistan Cumhuriyeti Sanayi ve Altyapı Geliştirme Bakanı Kairbek Uskenbayev tarafından imzalandı. Türkiye ile Kazakistan Arasında Hizmet Ticareti Anlaşması'nın Müzakere Çerçeve Belgesi'ne, Ticaret Bakanı Mehmet Muş ve Kazakistan Başbakan Yardımcısı, Ticaret ve Entegrasyon Bakanı Bakhyt Sultanov imza attı.

TÜRKİYE DÜNYA LOJİSTİK VİTRİNİNE ÇIKMAYA HAZIRLANIYOR

DÜNYA LOJİSTİĞİNDE İBRE TÜRKİYE'DEN YANA. PANDEMİDEN SONRA RUSYA-UKRAYNA SAVAŞI DA TEDARİK ZİNCİRİNİN EN SAĞLAM HALKASI OLARAK TÜRKİYE'Yİ ÖNE ÇIKARIYOR. LOGİTRANS FUARI TÜRKİYE'NİN DÜNYA LOJİSTİĞİNDEKİ VİTRİNİ OLMAYA HAZIRLANIYOR.





Pandemi şartlarında yeniden sorgulanan tedarik zinciri güvenliği, Türkiye ve İstanbul'u bir kez daha öne çıkarıyor" diyen EKO Fuarcılık Genel Müdür Yardımcısı Ekin Seren Ünsaç; "Bu nedenle logitrans bu yıl pek çok ülkeden gelip sergileme yapan ya da ziyaretçi olarak etkin katılım gösteren lojistikçilerin yanı sıra tedarik zinciri satın alıcılarının da temel tercihi haline dönüşüyor" dedi.

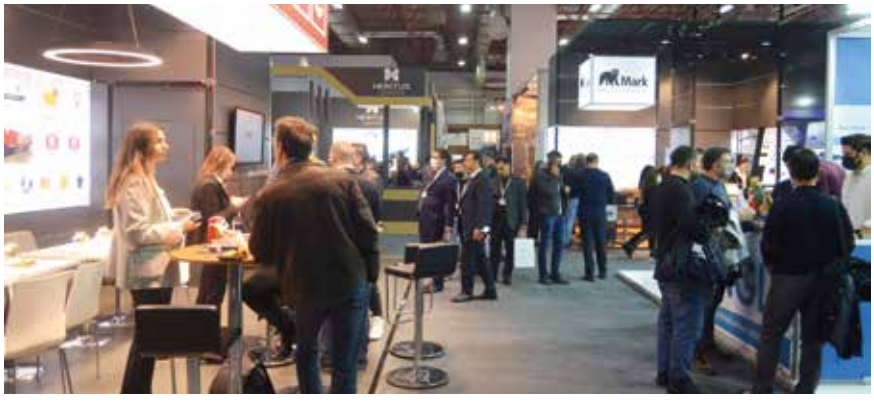
Ekin Seren Ünsaç, logitrans'ın giderek artan önemini ve katılımcı memnuniyetini şu sözlerle değerlendirdi: "Büyük lojistik operatörlerinin yanı sıra lojistik sektörünün alt yapı ve servis sağlayıcıları, deniz, hava, kara ve demiryolunun etkin temsilcileri fuara büyük katılım ve ilgi gösteriyor. Öte yandan logitrans limanlar, depolama ve lojistik süreç yönetiminde etkin hemen hemen tüm isimlerin, taşımacılık ve lojistik endüstrisinin tedarikçilerinin, takip ve yazılım sistemleri temsilcilerinin katılımcı ya da ziyaretçi olarak ilgi odağı durumunda. Bu yönüyle logitrans, katılımcılarının bir sonraki fuar için tekrar katılım oranının yüzde 60'ı bulmasıyla ayrışmaktadır. Fuar katılım sözleşmelerinin yaklaşık yüzde 30'u fuar kapanmadan gerçekleştirilmektedir. Bu da katılımcıların beklentilerinin en yüksek derecede sağlandığının bir başka kanıtı.

İçerik geliştirme ve ziyaretçi çalışmalarına yoğunlaşan logitrans proje ekibimiz, dünya tedarik zincirindeki değişimler açısından ibrenin Türkiye'den yana olduğunun bilinciyle hareket ediyor."

Ekin Seren Ünsaç, bu yıl 15. kez düzenlenen Uluslararası logitrans Transport Lojistik Fuarı'nın EKO Fuarcılık ve Messe München GmbH ortaklığında yapılmakta olduğu bilgisini vererek; "Messe München'in transport lojistik kümelenmesinde yer alan logitrans'a ek olarak Almanya, Çin, Hindistan, Güney Afrika ve ABD'de gerçekleşen fuarlar dünyanın bu alandaki lider fuarlarıdır." dedi.

Ünsaç, lojistik zincirinin pandemi sürecinde ve sonrasında karşılaştığı sorunların Türkiye'ye yeni dönemde vazgeçilmez bir rol yüklediğini belirterek şunları söyledi:

"Kuşak ve Yol üzerindeki Orta Koridor'da yer alan Türkiye'de, Şanghay-Münih fuar bağlantısını sağlamak üzere kurgulanmış bulunan bir fuar olan logitrans, İstanbul'u Avrasya'nın merkezi olarak değerlendirmektedir. Son olarak dünya gündemini ve dengelerini değiştiren Rusya-Ukrayna savaşı, pandemi döneminde yer yer kopan dünya tedarik zincirinin en sağlam halkası olarak beliren Türkiye'yi ve İstanbul'u lojistik ağının en önemli merkezlerinden biri olarak öne çıkarıyor."



ALTERNATİF YAKIT ALTYAPISI İÇİN DAHA FAZLA ÇABA GEREKİYOR

AB karayolu taşımacılığı sektörünün önde gelen kurulularını AB üye devletleri ve Avrupa Parlamentosu'na, "Elektrik şarjı ve hidrojen yakıt dolum istasyonu altyapısı için iddialı hedefler koyun" çağrısında bulundu.
Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU), Avrupa Otomobil Üreticileri Birliği (ACEA), Taşımacılık ve Çevre Grubu (T&E) ve Avrupa Hidrojen Kuruluşu (HE) AB liderlerine ortak imzalı bir mektup yazdı. 27 AB üye ülkesinin ulaştırma bakanlarına ve önemli Avrupa Parlamentosu raportörlerine gönderilen mektupta örgütler; alternatif yakıt altyapısının yaygınlaştırılması için zamanında ve iddialı hedefler konmasını istiyorlar.



AVRUPA KARAYOLU NAVLUNLARINDA REKOR SEVİYE ULAŞILDI



Avrupa karayolu navlun oranları 2022 yılının ilk çeyreğinde tüm zamanların en yüksek seviyesine alıştı. Bu artışta; akaryakıt fiyatlarındaki artış, artan maliyetler, Ukrayna Savaşı, arz ve kapasite kesintileri ile mevzuat değişikliklerinin büyük etkisi oldu.

IRU'nun resmi internet sitesinde yer alan bilgiye göre Avrupa karayolu navlun oranları endeksi artan maliyet baskıları, arz ve kapasite kesintileri, mevzuat değişikliği ve Ukrayna'daki savaşın etkileriyle 2022'nin ilk çeyreğinde tüm zamanların en yüksek seviyesine ulaştı. Benchmark endeks oranı bir önceki çeyreğe göre 4,3 puan artarken, 2021'in ilk çeyreğine göre 7,5 puan arttı. Ukrayna'daki savaşın etkileri maliyetleri artırmaya devam ettikçe, navlun oranlarının 2022'ye kadar yüksek kalması bekleniyor
Endekste öne çıkan notlar şu şekilde:

- 2022 yılının ilk çeyreğine göre Avrupa Karayolu Navlun Oranı gösterge endeksi, 2021'in 4'üncü çeyreğine göre 4,3 puan ve 2021'in ilk çeyreğine göre 7,5 puan daha yüksek olan 110,9'da gerçekleşti.
- Avrupa genelinde çeyrek dönemlerde art arda yedinci kez artış gerçekleşti.
- Avrupa pazarlarında yıllık ortalama %52,7 artışla artan yakıt maliyetleri ve devam eden sürücü sıkıntısı, Avrupa genelinde karayolu navlun maliyetlerini ve oranlarını artırmaya yardımcı oldu.
- 2021'de Avrupa genelinde 425 bin sürücü açığı vardı ve bu açık devam ediyor. Durum Ukrayna'daki savaşla daha da kötüleşti.
- Enflasyondan kaynaklanan oynaklık ve Ukrayna'daki savaşın etkileri maliyetleri artırmaya devam ettikçe, navlun oranlarının 2022'ye kadar yüksek kalması bekleniyor, ancak enflasyon sabitlendikçe genel talep düşebilir ve oranlar üzerindeki yukarı yönlü baskıyı hafifletebilir.

RUSYA-UKRAYNA SAVAŞI, ÇİN'DEKİ KISITLAMALAR KÜRESEL TİCARETİ VURUYOR



Pandeminin hız kaybetmesinden sonra küresel ekonomi için iyimser bir hava esmeye başlamışken, Ukrayna-Rusya savaşı ve Çin'deki Covid-19 kısıtlamaları bu havayı tersine çevirdi. Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) ekonomistleri önümüzdeki 2 yıl için dünya ticaret tahminlerini yeniden değerlendirecek.

DTÖ küresel ticaret beklentilerini yeniden revize etme kararı aldı. Bunun sebebi de pandemi sonrası gelişen olumlu havanın Rusya-Ukrayna savaşıyla tersine dönmesi. Ayrıca Çin'deki pandemi kısıtlamalarının yeniden başlaması da küresel ticaret üzerinde baskı oluşturuyor. DTÖ, 2022 için yüzde 3 ve 2023 için yüzde 3,4 olan mal ticareti beklentisinin daha az gerçekleşeceğini düşünüyor. DTÖ tarafından yapılan değerlendirmede beklentinin neden aşağı yönlü revize edilmesi gerektiğiyle ilgili nedenler sıralandı. Krizin öncelikli emtia fiyatlarının artmasına neden oldu. Dünya ticaretindeki ve üretimindeki küçük paylarına rağmen, Rusya ve Ukrayna; gıda, enerji ve gübre gibi temel malların ana tedarikçisi durumunda ve üretim şu anda savaş tehdidi altında. Karadeniz limanlarından yapılan tahıl sevkiyatları, yoksul ülkelerde gıda güvenliği açısından potansiyel olarak korkunç sonuçlar doğuracak şekilde şimdiden durduruldu.

Şu anda dünya ticaretine ağırlık veren tek faktör savaş değil. Çin'de COVID-19'un yayılmasını önlemek için uygulanan sokağa çıkma kısıtlamaları, tedarik zinciri baskılarının hafifliyor göründüğü bir zamanda deniz ticaretini yeniden kesintiye uğratıyor. Bu, üretim girdilerinin yeniden kıtlığına ve daha yüksek enflasyona yol açabilir.

YASED ANKARA AÇILDI



Türkiye'deki uluslararası yatırımcıların en etkin temsilcisi YASED'in (Uluslararası Yatırımcılar Derneği) yeni Ankara ofisi, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank'ın katılımıyla açıldı. YASED'in, Ankara'daki paydaş ağı ile daha yoğun bir etkileşim içinde çalışmasına imkan sağlayacak olan ofisi, büyüyen ekibiyle, yatırım ortamının iyileştirilmesine katkı sağlayacak çok sayıda analiz ve çalışmaya imza atacak.

YASED Ankara'nın resmi açılışını gerçekleştiren Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank konuşmasında, YASED'i uluslararası yatırımlar konusunda bir iş ortağı gibi gördüklerini belirterek şunları söyledi "Pandemi dönemi ve Rusya-Ukrayna savaşı bize şunu gösterdi, Türkiye özellikle üretken ve uzun vadeli yatırımlar anlamında dünyanın en önemli cazibe merkezlerinden biri haline geldi. Türk sanayisi ve sanayicisi bütün taahhütlerini zamanında yerine getirdi ve alternatif bir üretim merkezi olma konusunda Türkiye kendini tüm dünyaya ispat etmiş oldu. Yakaladığımız bu atmosferi devam ettirmek istiyoruz. Biz yerli veya yabancı yatırımcı ayrımını kabul etmiyoruz. Türkiye'ye yatırım yapan, Türkiye'de taş üstüne taş koyan her bir yatırımcı bizim için değerlidir, bizim için yerlidir. Biz onların varsa sıkıntılarını gidermek, yoksa önlerini daha fazla açmak üzere büyük bir gayret gösteriyoruz. YASED, istişare ettiğimiz, YOİKK başta olmak üzere bütün mekanizmalara dahil ettiğimiz kurumların başında geliyor. Bu manada YASED'in Ankara'da açtığı ofis ilişkilerimizi daha sıcak tutmak, yaptığımız faaliyetleri ileri noktalara taşımak konusunda bize önemli katkı sağlayacak."

YASED Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Cengiz Eroldu, YASED'in 30 ülkeden gelen ve küresel düzeyde operasyonları olan 270 üyesiyle, 42 yıldır ülkemizin kalkınmasına hizmet ettiğini vurguladı.

DFDS, MAVİ ANLAŞMA'YA İMZA ATTI

11 Mayıs 2022 tarihinde Trieste & Monfalcone Limanları'na yanaşan ve demirleyen gemilerden kaynaklanan hava kirletici emisyonların azaltılmasına yönelik Gönüllülük Anlaşması, Doğu Adriyatik Denizi Liman İdaresi, Trieste Limanı Başkanı, Monfalcone Limanı Başkanı, Deniz Taşımacılığı Şirketleri ve Deniz Taşımacılığı Acenteleri tarafından Trieste'de imzalandı.
Gönüllülük Anlaşması gereğince, Trieste Limanı'na veya Monfalcone Limanı'na yanaşma sırasında yakıt değişimi veya emisyon azaltma taahhütlerine alternatif uygunluk yöntemleri için izlenecek prosedürler direktiflerde ilgililere bildirilecek.
Deniz ve denizde insan yaşamının korunmasına yönelik güvenli seyir gerekliliklerine halel getirmeksizin, egzoz gazlarının atmosfere salınmasının kısıtlanması amacıyla ana ve/veya yardımcı motorların kullanımını optimize etmek adına, liman bölgesinde seyir, demirleme/demir alma manevraları sırasında ve demirlenmiş haldeyken doğru denizcilik uygulamalarına uygun olarak her türlü teknik önlem alınacak.
DFDS Akdeniz İş Birimi Operasyonlardan Sorumlu Başkan Yardımcısı Kemal Bozkurt, "DFDS Akdeniz İş Birimi olarak sürdürülebilirlik vizyonuyla çevresel ayak izimizi kademeli bir biçimde azaltarak 2050 yılına kadar iklim nötr duruma gelmeyi taahhüt ediyoruz. Hedefimiz 2030 yılında karbon (CO_2) emisyonlarını yüzde 45 oranında azaltmak. Paydaşlarımızla Mavi Anlaşma'ya imza atarak sürdürülebilir ekonomiyi desteklemeye ve doğal kaynakların daha verimli kullanılmasına destek olmaya devam ediyoruz." dedi.



AB ÜLKELRİNDE İTHALAT HIZLA ARTIYOR



Ocak-Mart 2022'de, Euro Bölgesi'nin dünyanın geri kalanına mal ihracatı 666,7 milyar Euro'ya yükseldi. Ocak-Mart 2021 ile karşılaştırıldığında yüzde 16,6 oranında artış kaydedildi. İthalat ise 719,1 milyar Euro'ya yükseldi ve geçtiğimiz yılın aynı dönemine göre yüzde 39,7 artış görüldü. Böylece ilk çelrekte Euro Bölgesi'nin dış ticaret açığı 52,4 milyar dolar oldu.
Euro Bölgesi iç ticareti ise ilk çeyrekte yüzde 24,4 oranda artarak 636 milyar dolara çıktı.

16,4 MİLYAR EURO'YA ULAŞTI

Euro Bölgesi'nden dünyanın geri kalanına yapılan ihracat mart ayında ise 250 milyar dolar olarak gerçekleşti. 2021 yılının aynı ayına kıyasla bölge ülkelerinin ihracatı yüzde 14 artış gösterdi. İthalat ise geçtiğimiz yılın aynı ayına göre yüzde 35,4 oranında artarak 196,8 milyar dolardan 266,5 milyar dolara yükseldi. Böylece Euro Bölgesi mart ayında mal ticaretinde 16,4 milyar dolar açık verdi.

KADIN FORKLİFT OPERATÖRLERİ COCA-COLA FABRİKASINDA İŞ BAŞI YAPTI

Coca-Cola İçecek (CCI) işyerinde toplumsal cinsiyet eşitliği yaklaşımı kapsamında başlattığı "Forklift Operatörü Eğitim Programı" ile kadınlara istihdam alanı açtı. Eğitim programı sayesinde hem dengeyi ve çeşitliliği sağlamayı hem de önyargıları kırmayı hedefleyen CCI'ın kadın forklift operatörleri Çorlu, İzmir ve Bursa fabrikalarında görevlerine başladı. 'Mesleklerin cinsiyeti yoktur' bakış açısıyla eşit fırsat sunma anlayışını benimseyen Coca-Cola İçecek (CCI),işyerinde eşitlik hedefiyle sahada çalışan kadın sayısını artırmak için yeni bir adım daha attı. 2030 Sürdürülebilirlik Taahhütlerinde de kadın çalışan sayılarını artırma sözü veren CCI, "Forklift Operatörü Eğitim Programı"nı hayata geçirdi. Cinsiyete özgü bir meslek olarak algılanan forklift operatörlüğü, Çeşitlilik ve Kapsayıcılık Günü vesilesiyle programı duyuran CCI'da kadınlar için yeni bir fırsata dönüştü. Eğitimi başarıyla tamamlayan 12 kadın forklift operatörü, CCI'ın Çorlu, İzmir ve Bursa fabrikalarında görev yapmaya



başladı. Coca-Cola İçecek Türkiye Genel Müdürü Hasan Ellialtı "Forklift kullanımı özel sertifikasyon gerektiren bir iş alanı. Biz de CCI Türkiye olarak 'Forklift Operatörü Eğitim Programı' ile operatörlerimizi kendimiz yetiştirmeyi hedefledik. Böylelikle hem kadın işgücünün eğitim ve gelişimine katkıda bulunmayı hem de eğitimin sonunda yapacağımız değerlendirmede başarılı kursiyerlerimize CCI'da istihdam sağlamayı planlıyoruz. Ücretsiz olarak verdiğimiz eğitimleri pilot bölge olarak başlattığımız 3 ilin yanı sıra diğer bölgelerimizde de yaygınlaştırmayı hedefliyoruz" diye konuştu.

AKAMİB, YURT DIŞI FAALİYETLERİNE HIZ VEREREK İHRACATINI BÜYÜTECEK



Türkiye mobilya, kâğıt ve orman ürünleri ihracatı bu ayda yüzde 33,9'luk artışla, 778 milyon 148 bin doları buldu. Pazar çeşitliliği artıran sektör, özellikle Avrupa ülkelerinde çift haneli büyüme sağladı. Sektör, nisan ayında Yunanistan'a yüzde 161,6'lık, Birleşik Krallık'a yüzde 83,3'lük, Bulgaristan'a yüzde 59'luk, Fransa'ya yüzde 48,4'lük, Almanya'ya ise yüzde 33,1'lik artışlar kaydetti.

Avrupa ülkelerinin taleplerini Türkiye'ye kaydırdığını söyleyen Akdeniz Mobilya, Kâğıt ve Orman Ürünleri İhracatçıları Birliği (AKAMİB) Başkanı Onur Kılıçer, "Hedefimiz bu başarıları bulunduğumuz her pazarda sağlamak. Önümüzdeki dönemde Avrupa ve Asya'da yapacağımız çalışmalara ek olarak ABD, Kanada ve Avusturalya'ya da sektörel ticaret heyetler düzenleyeceğiz. Türk ürünlerini tanıtmak ve farklı pazarlarda ihracatımızı artırmak için çalışmalarımızı sürdüreceğiz" dedi.

Akdeniz Mobilya, Kâğıt ve Orman Ürünleri İhracatçıları Birliği'nin 2022 yılı nisan ayı rakamları incelendiğindeyse bir önceki yılın eş değer dönemine kıyasla yüzde 18,3 artışla 89 milyon 307 bin dolar ihracat gerçekleştirildiği görülüyor. 2022 yılı Ocak-Nisan dönemi içerisinde ise AKAMİB yüzde 15,3 artış ile 327 milyon 576 bin dolar ihracat yaptı.

TEKNOLOJİ



YAZILIMDA 15 MİLYAR DOLAR İHRACAT HEDEFİNE E-TURQUALİTY İLE ULAŞILACAK

Türkiye ekonomisinin sürdürülebilir büyümesinin lokomotifi olan hizmetler sektöründe ihracatın artması ve sektörlerin gelişmesi amacıyla çalışan Hizmet İhracatçıları Birliği (HİB), bünyesindeki 10 alt sektörün ihracat potansiyelini ortaya çıkarmak için çalışmalarını sürdürüyor.

HİB'in yaptığı strateji toplantıları sonrasında belirlenen ihtiyaçlar doğrultusunda Ticaret Bakanlığı'nın hazırlamış olduğu "Ticaret Bakanlığı Bilişim Sektörü Destekleri Tanıtım Toplantısında" bir araya gelen sektör temsilcileri destekler hakkında bilgi aldı.

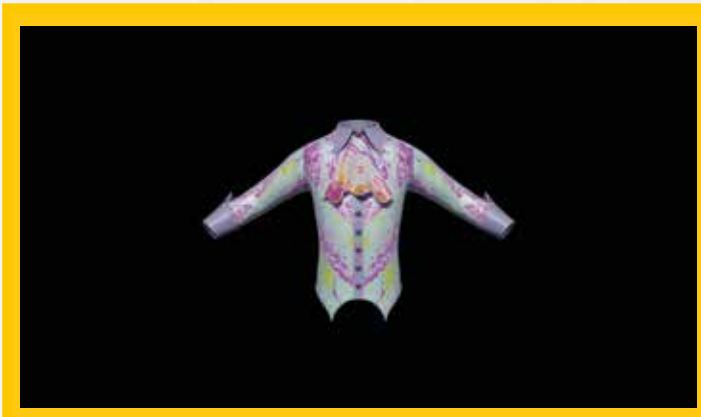
Toplantının açılış konuşmasını yapan HİB Yönetim Kurulu Üyesi ve Yazılım Bilişim Komitesi Başkanı İlhan Bağören, "İhracat rakamımız geçen yıl yüzde 21 artışla 2,5 milyar dolara ulaştı ancak sektörümüzün potansiyeli bunun çok daha üzerinde. Ticaret Bakanlığı sektörün gelişmesi için gerekli adımları atıyor, hazırlanan teşviklerle sektör olarak 5 yılda 15 milyar dolar ihracat hedefliyoruz" dedi.

Sektörün hem bir çok farklı sektöre katma değer sağladığını hem de başlı başına döviz kazandırıcı niteliğe sahip olduğunu belirten Ticaret Bakanlığı Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğü Genel Müdür Yardımcısı Çiğdem Şamiloğlu Erkoç, "Sektöre yapılan desteklerin karşılığını hızlıca geri alabiliyoruz. Yeni nesil bacasız sanayi haline gelen sektörün önünü açmak ve ülkemizin yüksek teknoloji ihracat oranını yüzde 3 seviyesinin üzerine çıkarmak" şeklinde konuştu.



TÜRK ROBOT DEVİ LOJİSTİK RAPOTLAR YAPIYOR

DOF Robotics Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Mertcan, 2006 yılında kurulan DOF Robotics'in rakipleri karşısındaki başarısının özgün tasarımı ve yerli imkânlarla yazılımlarını oluşturmasından kaynaklandığını söyledi. Mertcan, "Şu ana kadar dünyaca ünlü birçok marka ile iş birliği yaptık. Marvel ve Feld Entertainmet bunlara sadece küçük bir örnek. Bu konuda iş birliklerimize de devam ediyoruz. Sadece eğlence alanında değil aynı zamanda sağlık, lojistik gibi alanlarda da robot üretimi gerçekleştiriyoruz. Bizi diğer markalardan ayıran en büyük özellik ise simülatör üreticileri arasında yazılımını kendisi geliştiren dünyada ilk 10, Türkiye'de ise tek firma olmamız. Simülasyonlarda yer alan yazılımı kendi Ar-Ge servisimizde geliştiriyoruz" dedi.



KİĞILI'DAN DÜNYANIN İLK HOLOGRAFİK NFT DEFİLESİ

Kiğılı, "Yarın için bugünden" mottosuyla oluşturduğu ekolojik ve teknolojik ürünlerinin yer aldığı Tomorrow koleksiyonu ile birlikte global platformlarda satışa sunulan giyilebilir NFT parçalarını tanıttı.

NFT koleksiyonu; gömlek, smokin ve sweatshirt'ten oluşuyor. NFT koleksiyonunda yer alan parçalar, Kiğılı'nın günümüz dünyasında öne çıkardığı sürdürülebilirlik ve eşitlikten oluşan marka değerlerini yansıtıyor. Yıllar önce bir dükkan ve bir gömlek ile başlayan Kiğılı'nın hikayesini metaverse dünyasına taşıyan koleksiyonda yer alan gömlek, taşıdığı geri dönüşüm simgesiyle, her yönüyle daha farklı, daha teknolojik ve daha ilham verici özellikleriyle öne çıkıyor. Koleksiyonun ikinci parçasını ise gerçek dünyada en özel anları eşlik eden ve şimdi de metaverse'teki avatarlara şıklık katacak smokin oluşturuyor. Koleksiyonun üçüncü parçasında da Kiğılı'nın her zaman ön planda tuttuğu ve tüm ürünlerinin iç etiketlerine konumlandırdığı eşitlik simgesinin yer aldığı sweatshirt yer alıyor. NFT koleksiyonunda yer alan parçalar, global bir platform olan OpenSea'de satışa sunuldu ve yakın zamanda da Türk girişimi olan GoArt evreni üzerinden satın alınabilecek.

UND AKADEMİ

İlklerin Adresi

Uzman Kadro





SEKTÖRÜN EĞİTİM MERKEZİ





Geniş Eğitim Yelpazesi

Mesleki Yeterlilik Belgesi

UND

UND Akademi İSTANBUL

Büyükdere cad. Lati Lokum Sk. Mo:1 Elbir İş Merkezi Kat:4 Mecidiyeköy/İSTANBUL

(0212) 217 57 41

UND Akademi MERSİN

Camii Şerif Mah. İstiklal Cad. 5236 Sok. Çonar İş Merkezi Kat:3 No:11-13 / MERSİN

(0324) 231 67 72

'Tarihi teşvik' yurt dışı yatırımlarını artıracak

SEYİR DEFTERİ

AYSEL YÜCEL



Hizmet sektörlerine verilen destek kapsamına alınan lojistik sektörü, hedefbüyüttü. UND Yönetim Kurulu Başkanı Çetin Nuhoğlu, verilen destekler sayesinde yurt dışı yatırımlarının artacağına vurgu yaparken, geçen yıl 12 milyar dolar olan sektörün hizmet ihracatını, 2023 yılında 20 milyar dolara çıkarmayı hedeflediklerini söyledi.

Hizmet İhracatının Tanımlanması, Sınıflandırılması ve Desteklenmesi Hakkında Cumhurbaşkanı Kararı, önceki hafta Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiş, bu kapsamda destek kapsamına alınan sektörlerin sayısı artırılmıştı. Açıklanan kararda ayrıca yeni destek unsurları da tanımlandı. Kararla "hizmet ihracatı" kavramı, ilk kez tüm hizmet sunum yöntemlerini içerecek şekilde tanımlandı. Böylece, sağlık turizmi, film/dizi ve eğitim sektörlerine ek olarak kültürel hizmetler, yaratıcı endüstriler, spor turizmi, fuarcılık, gayrimenkul, lojistik, yönetim danışmanlığı, yeşil hizmetler ve diğer hizmet sektörleri de destek kapsamına alındı. Verilecek desteklerle ilgili kapsamlı bir tebliğin önümüzdeki günlerde yayınlanması bekleniyor.

Alınan bu karar lojistik sektöründe büyük memnuniyet yarattı. DÜNmet ihracatçısı olan lojistik sektörü için bugüne kadar açıklanan en kapsamlı "Hizmet İhracatı Destek Paketi" ile sektörümüz 2023 yılında hizmet ihracatını 20 milyar dolar seviyesine çıkarmayı hedefliyor" diye konuştu.

Hedef 20 milyar dolara çıkarıldı

Çetin Nuhoğlu, tüm dünyada etkili olan pandemi kaynaklı olumsuz koşullara rağmen, 2021 yılında Türkiye'nin mal ihracatının 225 milyar dolar seviyesine çıktığını hatırlatarak, "Toplam ihracatın 100 milyar dolarlık kısmı Avrupa'ya yapılıyor ve bunun da yüzde 47'sini biz karayolu nakliyecileri taşıdı. Bu dönemde hizmet ihracatımız ise 56,8 milyar dolar düzeyine ulaştı. İhracatımızın elde ettiği bu üstün performansta, Türk lojistik sektörü, itici güç oldu ve ihracatçılarımız kısa sürede, sektörün hizmet ihracatı Destek Paketi" ile sektörümüz 2023 yılında hizmet ihracatını 20 milyar dolar seviyesine çıkarmayı hedefliyor" diye konuştu.

Lojistik hızı, fiyatın önüne geçti

Son üç yılın tüm dünya ve Türkiye için inanılmaz bir dönem olduğuna vurgu yapan Çetin Nuhoğlu, küreselleşmenin 2020 yılında bir anda çöktüğünü dile getirdi. Üretimin Çin, Hindistan Endonezya gibi ülkelerden, Avrupa'ya ve Türkiye'ye taşınmasının gerektiğini, bu nedenle de lojistik sektörünün önemli bir yükümlülük altına girdiğini belirten Nuhoğlu, "Bu dönemde küreselleşmenin getirdiği lojistik hızı, fiyatın önüne geçti. Bugün ihtiyaç duyulduğunda tüketiciye, üretim yapan firmalara ulaştırılmasıdır. Şimdi lojistiğin önemi, taşımaların önemi çok daha fazla anlaşılıyor" dedi.

AB, ilk kez önümüzü açtı

Nuhoğlu, pandemi döneminde Avrupalı firmaların tarihinde ilk kez Türk TIR'larının önünü açtığını ve vizesi bitten sürücülerin ve araçlarının geçişine izin verdiğini çünkü karayolu taşımalarına önemlisi bu malı ihtiyaç duyulduğunda tüketiciye, üretim yapan firmalara ulaştırılmasıdır. Şimdi lojistiğin önemi, taşımaların önemi çok daha fazla anlaşılıyor" dedi.

Lojistik sektörünün hizmet sektörlerine verilen destek kapsamına alınmasıyla yurt dışı yatırımlarının artacağına dikkat çeken UND Başkanı Çetin Nuhoğlu, "Tarihte ilk kez mal ihracatı yaparmış gibi teşvikler alacağız. Bu sayede hizmet ihracatımızı 2023'te 20 milyar dolara çıkarmayı hedefliyoruz" dedi.



"Farklı ülkelerin taşımalarından pay almalıyız"

UND Başkanı Çetin Nuhoğlu, verilen teşviklerin Türk lojistik firmalarının yurt dışı yatırımlarını hızlandıracağını ifade ederek, "Biz gerçekten iyi bir sektörüz. Gerçekten yetkin insanlarız. Yaptığımız işler çok başarılı. Türkiye sınırları içerisinde kalmamalı, yurt dışına da yatırım yapmalıyız. Farklı ülkelerdeki taşımalardan da pay almalıyız. Verilen destekler bunun önünü açacak" dedi. Nuhoğlu ayrıca, UND olarak yurt dışına yatırım planlayan üyelere mali ve hukuki destek vereceklerini söyledi.

Yatırım ve harcamaların %50'sini devlet ödeyecek

1- Yılda 600.000 TL'ye kadar, yurtdışında markalaşmaları için yapacakları harcamaların %50'si.

2- Yılda 1.800.000 TL'ye kadar, alacakları belgeler, sertifikalar, akreditasyonlar için yapacak harcamaların %50'si.

3- Yılda 720.000 TL'ye kadar, yurt dışında açacakları ofis ve merkez kiralarının %50'si.

4- Yıllık 1.800.000 TL'ye kadar yurt dışına yönelik reklam tanıtım pazarlama faaliyetlerinin %50'si.

5- Yıllık 300.000 TL'ye kadar belirlenen yurt dışı etkinliklere katılımın %50'si.

6- Yıllık 300.000 TL'ye kadar belirlenen milli katılım etkinlik giderlerinin %60'ı devlet tarafından karşılanacak.

İki kat geçiş belgesi için İtalya Büyükelçiliği'ne ziyaret



BATI'NIN YAPTIRIMLARI RUS HÜKÜMETİNİ ALTERNATİF ÇÖZÜM ARAYIŞINA YÖNELTTİ

Rusya, Novorossisk'i Ro-Ro'ya açıyor

Çin'e feribot seferlerini artırıyor

Suez kapılarında yoğunluk azalacak

UND BAŞKAN YARDIMCISI BİLEN: "SORUNU BÜYÜMEDEN ÇÖZELİM"

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) Başkan Yardımcısı ve Genel Sekreteri Erguvan Bilen; Nakliyeciler olarak tam zamanında sevkiyat, kritik başarı alanları olduğunu ifade ederek; "Nakliyeciler olarak tam zamanında sevkiyat, kritik başarı alanımızdır. Zamanında, uygun maliyetle, ürünleri teslim edersek, sektör olarak güçlü oluruz. Firmalarımızın gümrük kapılarında, sınırlarda etkinliğini artırmamız lazım" dedi.



medya

NCTS HUB MOBİL İLE TÜM TRANSİT İŞLEMLERİ CEBİNİZDE!



TOBBUND
BRIDGING BORDERS

www.tobbund.com.tr

Google play

App Store

yollar bizi yakınlaştırır

AS24

TotalEnergies





Avrupa otoyollarında

PASSango

cihazı ile otomatik geçişler...

9 ülkede tek cihaz

FR PT ES BE AT DE SE DK PL

Otoyol geçişleri ve Araç Uydu Takibi

EETS* Provider

* European Electronic Toll Service

FLEET MANAGER
Filo Müdürü Uygulaması
Yakıt Kartları ve otoyol cihaz yönetimi,
Gerçek zamanlı alım kontrolü, araç uydu takibi...

AS 24 Türkiye
Telefon: (+90) 216 692 13 60 - as24@tr.as24.com

AS24.com/tr

MEDIAPILOTE | BAS24 | 09-21-3571 | Photo : Getty Images / AS24